Münster 1929 № 29 Phil. D

Geschichte

# Die Niederlande in den handelspolitischen Verhandlungen mit Preußen vom Wiener Kongreß bis zum Schiffahrtsvertrag von 1837.

---

## Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W.

vorgelegt von

**Johanna Kortmann**

aus Münster i. Westf.

C. J. Fahle G. m. b. H., Münster i. Westf., Neubrückenstraße Nr. 11
1929

Geschichte

# Die Niederlande in den handelspolitischen Verhandlungen mit Preußen vom Wiener Kongreß bis zum Schiffahrtsvertrag von 1837.

---

## Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W.

vorgelegt von

**Johanna Kortmann**

aus Münster i. Westf.

C. J. Fahle G. m. b. H., Münster i. Westf., Neubrückenstraße Nr. 11
1929

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Juli 1928.
Referent: Herr Professor Dr. Wätjen.
Dekan: Herr Professor Dr. Ettlinger.

# Inhaltsverzeichnis.


Seite

Einleitung: Die Veränderungen im wirtschaftspolitischen Verhältnis der beiden Staaten nach der Abschüttelung der französischen Fremdherrschaft . . . . . 7

Kapitel I. Die handelspolitische Einstellung der Niederlande . . . . . 15

Kapitel II. Das Verhalten der Niederlande gegenüber Preußen bis zum Einschreiten der Großmächte.

1. Abschnitt: Die ersten Auseinandersetzungen.
   § 1. Die Frage des schlesischen Leinens . . 22
   § 2. Grenzübergangsfragen . . . . . 23
2. Abschnitt: Das niederländische Zollgesetz von 1816 und das preußisch-niederländische Gegenseitigkeitsabkommen von 1817 . . . 24
3. Abschnitt: Der Umschwung in der Stellung der Niederlande und das preußische Zollgesetz von 1818 . . . . . 29
4. Abschnitt: Die neue Schiffahrtspolitik beider Länder und das niederländische Zollgesetz von 1822 . . . . . 35

Kapitel III. Der Kongreß von Verona und sein Einfluß auf die Handelspolitik der Niederlande.

1. Abschnitt: Der Schritt Wellingtons in Verona . . . . . 42
2. Abschnitt: Die unmittelbaren Folgen des Kongresses . . . . . 44
3. Abschnitt: Neue Schritte der Niederlande wegen eines Handelsvertrages mit Preußen 48

Seite

4. Abschnitt: Die Versuche zu einer praktischen Lösung der Streitfrage . . . . . 51
5. Abschnitt: Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 61

Kapitel IV. Die Stellung der Niederlande zur Bildung des Zollvereins . . . . . 63

Kapitel V. Die Verhandlungen mit Preußen wegen eines Handels- und Schiffahrtsvertrages.

1. Abschnitt: Die Verhandlungen vor der belgischen Revolution . . . . . 70
2. Abschnitt: Die Verhandlungen nach der Loslösung Belgiens . . . . . 72
3. Abschnitt: Die niederländische Getreidezollverordnung von 1835 und die preußisch-niederländische Spannung . . . . . 76
4. Abschnitt: Die Verhandlungen in Berlin . . 83
5. Abschnitt: Der preußisch-niederländische Schiffahrtsvertrag vom 3. Juni 1837 . . . 86

Schluß: Zusammenfassung . . . . . 91

Literaturverzeichnis . . . . . 93

# Vorwort.

In den Jahren 1814 bis 1837 kam es zwischen Preußen und den Niederlanden zu lebhaften Auseinandersetzungen handelspolitischer Natur. Die vorliegende Arbeit ist ein Versuch, die Stellungnahme der Niederlande in diesen Verhandlungen näher zu beleuchten und zu begründen und zugleich den Kampf der wirtschaftspolitischen Anschauungen in jener Zeit an einem konkreten Beispiel aufzuzeigen. Die Arbeit fußt hauptsächlich auf den von Posthumus herausgegebenen holländischen Aktenveröffentlichungen: „Documenten betreffende de buitenlandsche handelspolitiek van Nederland in de negentiende eeuw. s'Gravenhage, 1919—1925." Zur Ergänzung sind die Akten des Geheimen Staatsarchivs in Berlin-Dahlem herangezogen worden.

Die Untersuchung erstreckt sich nur auf die direkt zwischen beiden Regierungen gepflogenen Verhandlungen. Die gleichzeitigen Auseinandersetzungen in der Mainzer Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sind nur, soweit es zum Verständnis des Zusammenhanges notwendig war, berücksichtigt worden, da sie von Eckert und Gothein schon ausführlich behandelt worden sind. —

Erst nachdem die Arbeit im wesentlichen abgeschlossen war, wurde mir die „Holländische Wirtschaftsgeschichte" von Prof. Baasch, Freiburg 1927, zugänglich, die auf S. 433—437 eine Uebersicht über die preußisch-niederländischen Verhandlungen bringt. Eine ausführlichere Analyse kann aber, so glaube ich, trotzdem noch wesentlich zur Erkenntnis des niederländischen Standpunktes und zur Illustrierung der wirtschaftspolitischen Strömungen jener Zeit beitragen.

Meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Wätjen, der die Arbeit anregte und mir während der Ausführung mit seinem Rat zur Seite stand, bin ich zu tiefem Dank verpflichtet. Auch dem Direktor des Geheimer Staatsarchivs, Herrn Dr. Klinckenborg, und dem Archivrat Herrn Dr. von Petersdorff möchte ich für die liebenswürdige Unterstützung, die sie meiner Arbeit im Geheimen Staatsarchiv angedeihen ließen, herzlich danken.

Im Januar 1929. Johanna Kortmann.

# Einleitung.

Die Neuregelung der europäischen Verhältnisse durch den Wiener Kongreß legte auch in handels- und wirtschaftspolitischer Beziehung die Grundlage zu neuen Entwicklungen.

Seit der Abschüttelung der französischen Fremdherrschaft trat für Preußen die wirtschaftspolitische Bedeutung seines westlichen Nachbarn, des am 16. März 1815 proklamierten neuen Königreiches der Niederlande stärker hervor. Das Londoner Protokoll vom 21. Juni 1814 [1]) hatte die Vereinigung von Holland und Belgien festgelegt, nachdem der Friede von Paris vom 30. Mai 1814 in Artikel VI Holland unter die Souveränität des Hauses Oranien bgestellt und ihm Gebietsvergrößerungen zugesagt hatte [2]). Preußen gab gemäß den Beschlüssen des Wiener Kongresses das rechte Maasufer und einen großen Teil des Südwestens des von ihm besetzten Gebietes an die Niederlande ab und empfing dafür Berg und die von Oranien abgetretenen nassauischen Gebiete. Dazu erhielt es am 1. Juni 1815 das rechte Moselufer bis zur Nahe [3]). Die Gesamtheit der neuerworbenen linksrheinischen Gebiete umgrenzte Artikel 25 der Wiener Schlußakte [4]), die auch die Bestimmungen über den Umfang der Niederlande und ihre Grenzen an der deutschen Seite in ihre Artikel aufnahm [5]).

Die durch den Kongreß sanktionierten territorialen Veränderungen sollten für die handelspolitischen Beziehungen zwischen Preußen und den Niederlanden von großer Bedeutung werden Durch die Zuteilung der Rheinlande an Preußen und Belgiens an Holland wurden die beiden Länder Grenznachbarn in Gebieten,

[1]) Blok, VII, S. 311.
[2]) Klüber, Akten I, S. 26.
[3]) Lindner, S. 312 f.
[4]) Klüber, Akten IV, Schlußakte vom 9. Juni 1815, Artikel 25.
[5]) Klüber, Akten IV, Schlußakte vom 9. Juni 1815, Artikel 65, 66, 72, 73.

die wegen der Entwicklung ihrer Industrie und des gesamten Wirtschaftslebens von besonderer Wichtigkeit waren. Durch seinen Territorialbesitz auf beiden Seiten des Rheines wurde Preußen ferner zum bedeutendsten Uferstaat eines Flusses, dessen verkehrspolitisch so wichtige Mündungen auf niederländischem Gebiete lagen, wo die Niederlande die Durchfahrt der Schiffe durch Abgaben und den Zwang, auf niederländische Schiffe oder in niederländische Magazine umzuladen, verhinderten [1]).

Durch die politische Neuordnung der europäischen Verhältnisse wurde das einheitliche Wirtschaftsgebiet des napoleonischen Kaiserreiches wieder zerrissen, das sowohl die Niederlande [2]) wie das spätere linksrheinische Preußen umschlossen und der rheinischen und belgischen Industrie trotz der französischen Konkurrenz und der Kontinentalsperre innerhalb des großfranzösischen Gebietes gute Absatzmöglichkeiten eröffnet hatte [3]). Mit der französischen Herrschaft verschwand nun auch das französische Protektionssystem für die Industrie, ein wilder Wettbewerb setzte ein [4]), englische Waren überfluteten nach der Aufhebung der Kontinentalsperre den wenig kaufkräftigen kontinentalen Markt. Die Preise sanken und verursachten den Kaufleuten große Verluste. Die Notwendigkeit, das einheimische Gewerbe zu schützen, führte im Verein mit dem Verlangen, den geschwächten Staatsfinanzen aufzuhelfen, die sich konsolidierenden Staaten dazu, eingreifende Zollmaßnahmen zu treffen.

Die rechtsrheinischen preußischen Gebiete erhielten einen Zollschutz durch den Rhein-Weser-Zollverband, den die Generalgouverneure von Berg und des „überweserischen Gebietes", Gruner und Vincke, schon am 9. Januar 1814 ins Leben riefen [5]). Als am linken Rheinufer die französische Zollinie verschwand, wurde am rechten eine neue, von Unkel bis Emmerich, dann weiter bis nach Meppen, hinüber nach Minden und zurück bis Unkel errichtet [6]). Die Bemühungen des Oberpräsidenten der „Königlich Preußischen Provinzen am Rhein", Sack, für das linke Rheinufer eine ähnliche Schutzmaßnahme und staatliche Einnahmequelle ins

[1]) Vergl. Eckert, S. 105. Zimmermann, S. 103.
[2]) Holland erst seit dem Dekret von Smolensk vom 1. Oktober 1812. (Siehe Groeneveld-Meijer, S. 20.)
[3]) Vergl. Lindner, S. 311, 331. Groeneveld-Meijer, S. 31 f.
[4]) Vergl. Brinkmann, S. 2, 3, Gothein, Rheinschiffahrt, S. 64.
[5]) Vergl. Brinkmann, S. 47, Lindner, 315, 316.
[6]) Lindner, S. 316.

Werk zu setzen, scheiterten. Zwar hatte er schon am 10. Oktober 1814, als „Generalgouverneur vom Nieder- und Mittelrhein" einen Zolltraktat mit der belgischen Regierung abgeschlossen [1]), der aber schon am 3. November 1815 von dem neuen Königreich der Niederlande wieder gekündigt wurde, weil man einen nur für einen seiner Teile geschlossenen Vertrag für wirtschaftlich und politisch schädlich hielt, und „ein günstiger Vertrag mit Preußen für das ganze Königreich nicht zu erlangen war" [2]). Trotz seines kurzen Bestehens hat dieser Vertrag aber für die Rheinlande wenigstens den einen Vorteil gehabt, daß Holland seinen Durchfuhrtarif am 27. Oktober 1814 herabsetzte. Im übrigen blieb das ganze 1815 an Preußen fallende linksrheinische Gebiet infolge der Meinungsverschiedenheiten zwischen Sack und den Berliner Behörden von 1814 bis 1818 ohne jeden Zollschutz [3]).

Das war für die dortige Industrie um so empfindlicher, als Frankreich sich schon am 25. Juni 1814 [4]) mit einer starren Zolllinie umgeben und auch die Niederlande hohe Grenzzölle eingeführt hatten. An der Spitze der inneren Angelegenheiten stand in den Niederlanden seit dem 29. November 1813 der reaktionäre van Stralen, der auch hinsichtlich Handel und Gewerbe Anordnungen traf, welche die Verhältnisse auf den Stand der Zeit vor 1795 zurückbringen sollten. Nach dem Erlaß der neuen Verfassung ging man in der gleichen Richtung weiter [5]). Eine Verordnung des Oraniers vom 7. Dezember 1813 führte den alten Tarif von 1725 mit den Veränderungen, die zum Schutze der Industrie im Laufe der Zeit bis zur Einverleibung Hollands in Frankreich darin angebracht waren, wieder ein, aber ohne diejenigen Bestimmungen, die Handelsverbote mit England betrafen [6]).

Damit traten alle alten Ein- und Ausfuhrabgaben (Convoyen und Licenten) [7]), sowie die Schiffsabgabe von fremden Schiffen

[1]) Abgedruckt bei Zimmermann, Anlage 1, vergl. Brinkmann, S. 44 f. Lindner, S. 325 f.
[2]) Lindner, S. 329.
[3]) Vergl. Lindner, S. 317—325.
[4]) Zimmermann, S. 8.
[5]) Vergl. Blok, S. 319 f.
[6]) Groeneveld-Meijer, S. 21, und Verviers, S. 101: Staatsblad 1813, Nr. 9.
[7]) Groeneveld-Meijer, S. 5; Verviers, S. 95 ff., 142 f., 157 f. Convoyen waren ursprünglich Abgaben für den Schutz der Schiffe zur See, die Licenten Freibriefe für den Handel mit dem Feinde in Kriegszeiten.

(buitenlandsch lastgeld) wieder in Kraft. Der Transitzoll wurde allerdings mit Rücksicht auf Belgien, wo die Durchfuhrabgabe nur ein Prozent vom Wert betrug, auf die Hälfte des 1802 festgesetzten Satzes ermäßigt [1]). Am 23. Dezember 1813 verfügte eine Verordnung [2]) die Wiedereinführung aller im Jahre 1810 abgeschafften Wasserzölle, für die zwei Erhebungskontore in Arnheim und Nymwegen angeordnet wurden. Auf diese Weise wurden die Wasserwegegelder, die unnütz viel Erhebungskosten verursachten und für den inneren Verkehr nachteilig waren, in Grenzzölle umgewandelt [3]).

Für die rheinische Industrie und den rheinischen Handel wirkten die Abgaben auf dem Rhein besonders drückend. Hier wurden die Zölle auf Grund eines besonderen Tarifs nach Quantität und Wert erhoben mit Deklarationszwang des Schiffes, Vorkaufsrecht der Beamten und Strafe der Konfiskation bei falscher Gewichtsangabe. Alle Erleichterungen, die Kleve früher genossen hatte, fielen fort; die Ruhrkohle wurde vom holländischen Markt, auf den sie in der napoleonischen Zeit eingedrungen war, wieder verdrängt, da sie Eingangs- und Wasserzoll zugleich zu bezahlen hatte [4]).

Bei der überwiegenden Bedeutung, die bei dem damaligen Zustande der Landstraßen den Wasserwegen zukam, war dem rheinischen Handel vor allem an einer Erleichterung der Rheinschiffahrt über die holländische Grenze hinaus gelegen. Seit Jahrhunderten hatten zwar die Niederländer den Rheinhandel monopolartig in Händen. Die hohen Licenten sperrten dem deutschen Kaufmann den Weg über den Rhein, und dieser hatte sich in die Tatsache, vom Uebersee verkehr durch die Holländer abgeschnitten zu sein, ohne Widerstreben gefunden [5]). Jetzt aber, nachdem man durch die Wucht der Ereignisse und der neuen Entwicklungen aus der alten Lethargie wachgerüttelt war, wurde man sich der drückenden Abhängigkeit schmerzlich bewußt und versuchte, sich ihrer zu entledigen, wie die vielfachen Eingaben rheinischer Industrieller und Handelskammern an die preußische Regierung beweisen [6]).

[1]) Stsbl. 1814, Nr. 109.
[2]) Stsbl. 1813, Nr. 17 u. Rheinurkunden S. 36.
[3]) Gothein, Köln, S. 86.
[4]) Gotheim, Rheinschiffahrt, S. 86.
[5]) Gothein, Rheinschiffahrt, S. 5.
[6]) Ranke, S. 252, Gothein, Köln S. 90, 91, 156.

Inzwischen war der Grundsatz der freien Flußschiffahrt, den schon Hugo Grotius ausgesprochen, den der Westfälische Friedensvertrag, der Vertrag von Rijswijk und das französische Revolutionsdekret vom November 1792 proklamiert hatten[1]), tiefer in das Bewußtsein der Regierenden und der Regierten eingedrungen. Nachdem der Rastatter Kongreß von 1798 und der Friede von Lunéville sich mit der Frage der Schiffahrtsfreiheit befaßt hatten[1]), brachte die Oktroikonvention von 1804[2]), auf dem Lunéviller Friedensvertrag und dem Reichsdeputationshauptschluß[3]) fußend, die erste einheitliche Regelung der Rheinschiffahrt für die Strecke von Basel bis zur holländischen Grenze. An die Stelle der zahlreichen Zölle der anliegenden Territorien trat eine einheitliche Abgabe, der Oktroi, und eine nach dem Ladegewicht abgestufte Rekognitionsgebühr. Die Zollerhebungsstellen wurden von 32 auf 12 vermindert und die Oktroiverwaltung einer einzigen, den Uferstaaten gemeinsamen Behörde, der Generaldirektion, unterstellt[4]). Ausgehend von Artikel V des Pariser Friedensvertrages[5]) machte dann der Wiener Kongreß das Prinzip der Schiffahrtsfreiheit zur Grundlage seiner Bestimmungen über die Regelung der Flußschiffahrt. Diese Bestimmungen der Wiener Akte und ihre Auslegung sollten von größter Bedeutung für die handelspolitischen Beziehungen zwischen den Niederlanden und Preußen werden. — Die die Flußschiffahrt betreffenden Artikel 108—117 des allgemeinen Teiles der Wiener Schlußakte legten im wesentlichen folgendes fest:[6])

Freiheit der dem Handel dienenden Schiffahrt bis zu den Mündungen der Ströme.

Einheitlichkeit der Verwaltung.

Einheitlichkeit in der Zollerhebung ohne Rücksicht auf die Art der Ware. Für den aufzustellenden Tarif sollte der Rheinoktroi als „norme approximative" gelten.

Feste und möglichst geringe Anzahl der Hebestellen.

---

[1]) Baumgartner, S. 13 ff. Schumacher, S. 71 f.
[2]) Rheinurkunden, S. 6.
[3]) Vergl. Rheinurkunden, S. 1.
[4]) Vergl. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 29 ff. Baumgartner, S. 14 ff.
[5]) „La navigation sur le Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer et reciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne." Vergl. Schumacher, S. 72.
[6]) Rheinurkunden, S. 42 f.

Verpflichtung jedes Uferstaates zur Sorge für Leinpfad und Strombett auf seiner Strecke.

Völlige Trennung der Schiffahrtsgebühren von den Landeszöllen. Der Antrag des englischen Vertreters in der Kommission, Lord Clancarty, die Freiheit der Rheinschiffahrt auf alle Nationen auszudehnen, fand keine Zustimmung. Nach der Auffassung aller anderen Vertreter war der Artikel V des Pariser Friedensvertrages nur auf die Uferstaaten zu beziehen[1]). Die Rheinschiffahrt im besonderen wurde im Annex 16 B der Wiener Schlußakte geregelt. Der später viel umstrittene Artikel I dieses Annexes besagte: „La navigation dans tout le cour du Rhin, du point où il devient navigable jusqu' à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations."

Dem holländischen Vertreter auf dem Kongreß, Baron von Spaën gelang es durchzusetzen, daß nur der Lek, nicht aber der für die Schiffahrt weit bedeutendere Waal als Fortsetzung des Rheins betrachtet wurde[3]).

Trotz der Vorsicht, mit der Wilhelm von Humboldt bei der Redaktion der Schiffahrtsartikel zu Werke ging, erhoben sich auf Grund der Wiener Bestimmungen eine Reihe von Streitpunkten zwischen Preußen und den Niederlanden.

Zunächst übersah man es bei der Festsetzung der Wiener Artikel, die Frage der Transitzölle prinzipiell zu regeln[4]). Da die Abgaben von der Durchfuhr damals noch einen wesentlichen Bestandteil jedes Zollsystems bildeten. Waren, die über den Rhein zur See gingen, aber durch niederländisches Seegebiet, das „territoire maritime" des Mündungsgebietes[5]), transitierten, wo die Niederlande volle Souveränität beanspruchten, ist es zu verstehen, daß die Holländer diese Lücke in den Bestimmungen benutzten, um den Anspruch auf Transitzölle zu erheben. Zwar waren sie verpflichtet, die allgemeinen Bestimmungen der Schlußakte, welche

[1]) Gothein, Rheinschiffahrt, S. 68; Rheinurkunden, S. 59, 124.
[2]) Rheinurkunden, S. 43 ff.
[3]) Vergl. Rheinurkunden, S. 52, 142, 145.
[4]) Vergl. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 81.
[5]) Vergl. Blok, S. 378.

die Freiheit der Flußschiffahrt bis zur Mündung festsetzten, zu beachten; aber die Zweideutigkeit dieses Ausdruckes, sowie des „jusqu'à la mer" in Artikel 1 der Rheinbestimmungen bot ihnen eine geeignete Handhabe zur Umgehung. Man rechnete in Holland den Rheinlauf auf dem Lek nur bis Krimpen. Die lange Strecke von dort bis auf das hohe Meer, eine Strecke, die allerdings schon von den Gezeiten beherrscht wird und vielleicht nicht als eigentlicher kontinuierlicher Flußlauf mehr betrachtet werden kann [1]), zählte zum Seegebiet. Für diese Strecke erhob man Seezölle, die in der Wiener Akte nirgends verboten waren [2]). Es wurde ferner verhängnisvoll, daß die Wiener Bestimmungen nur Grundsätze aussprachen, aber keine Ausführungsbestimmungen trafen. Nach Artikel XXXI des Annexes 16 B sollte bis zur endgültigen Fertigstellung und Sanktionierung des neuen Rheinreglements die Oktroikonvention von 1804 in Kraft bleiben. Da aber diese Konvention sich nur auf die Strecke von Basel bis zur holländischen Grenze bezog, hielten sich die Niederländer an deren Bestimmungen nicht gebunden und glaubten sich berechtigt, auch die Abgaben auf dem Rhein nach eigenem Gutdünken erheben zu können [3]). Die praktischen Verordnungen auf Grund der Wiener Akte sollten gemäß Artikel XXXI der Rheinschiffahrtsbestimmungen von einer Zentralkommission in Mainz ausgearbeitet und erlassen werden. Am 15. August 1815 trat diese Kommission zusammen, doch erst nach fast 16jährigen Verhandlungen kam man zu einer Einigung in der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 [4]). Das Haupthindernis einer schnellen Regelung der Rheinschiffahrtsfrage bildete die Interpretation des „jusqu'à la mer". Holland bestand auf seinem Seerecht; Preußen als sein wichtigster Opponent verweigerte die in Artikel XIX der Bestimmungen festgesetzte Aufhebung des Kölner Stapels [5]). Wegen ihrer Haltung in der Rheinschiffahrtsfrage sind die Niederlande häufig angegriffen worden. Aber angesichts der Tatsache, daß Wilhelm von Humboldt meinte, „daß man Seeuferstaaten das Recht nicht absprechen könne, die Einfuhr von der See her

[1]) Siehe Blink, S. 43.

[2]) Vergl. Treitschke, Deutsche Geschichte, III, S. 470.

[3]) Vergl. Falck, Ambtsbrieven, S. 196.

[4]) Rheinurkunden, S. 212 ff.

[5]) Zum Kampf um den Kölner Stapel vergl. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 89 ff., 97 ff., 110. Gothein, Köln, S. 159—162; Eckert, S. 96 ff.

beliebig zu belasten, auch wenn es sich nur um Transit handle“ [1]). und daß auch Eichhoff, der einzige sachkundige Berater der Wiener Tagung, der Ansicht war, die Freiheit der Schiffahrt gelte nur bis an das Meer [2]), läßt sich nicht leugnen, daß die Niederlande wenigstens formal im Recht waren, wenn sie es auch an überflüssiger Schikane nicht fehlen ließen, und der preußische Standpunkt dem allgemeinen Wohl des Rheinhandels und der Volkswirtschaft besser gerecht wurde. Die Verhandlungen der Mainzer Zentralkommission konnten also nicht eher zu Erfolg führen, als bis diese beiden Gegner sich geeinigt hatten. Nun schwebten aber zwischen der niederländischen und der preußischen Regierung noch andere Streitfragen handelspolitischer Art, deren Verquickung mit der Rheinfrage die Lösung so schwierig gestaltete.

Der gesamte Fragenkomplex eröffnet sich, bei einer Prüfung der Verhandlungen, die zwischen den beiden Regierungen in den Jahren 1814 bis 1837 geführt worden sind, und die 1837 zum Abschluß eines Schiffahrtsvertrages führten. Im folgenden soll versucht werden, die Ursachen und Wirkungen der handelspolitischen Maßnahmen, sowie die treibenden und retardierenden Faktoren im Verhandlungsverlauf, soweit sie auf niederländischer Seite liegen, in eine hellere Beleuchtung zu stellen.

[1]) Eckert, S. 106.
[2]) Siehe Eckert, S. 105

## Kapitel I.

# Die handelspolitische Einstellung der Niederlande und die Notwendigkeit von Verhandlungen.

Das neue, unter der Souveränität des Oraniers vereinigte Reich mußte in der ersten Zeit seines Bestehens wie in innerer und auswärtiger Politik, so auch auf handelspolitischem Gebiete erst nach einer neuen Orientierung suchen. Es fehlte an Stabilität. „Die Regierung selbst wußte in wichtigen Punkten nicht, was über die Belange der Niederlande durch die Mächte beschlossen werden würde“ [1]). Wohl gab die Londoner Deklaration einige Sicherheit hinsichtlich Belgiens, und im August 1814 kam der Londoner Vertrag zustande, der den größten Teil der Kolonien den Holländern zurückzugeben versprach, aber die Rückgabe selbst erfolgte erst später. Unsicher war man auch darüber, welchen handelspolitischen Kurs die Großmächte, die das Schicksal Europas bestimmten und auch für Holland maßgebend waren, einschlagen würden. Inzwischen, aber auch später noch [2]), war die Politik und Wirtschaftspolitik Niederlands stark nach England orientiert, dem es seine Existenz und seine Kolonien verdankte. Wilhelm I. wurde in seinem eigenen Lande als „le préfet de l'Angleterre“ bezeichnet, und der russische General Czernicheff schrieb noch im Juli 1817 an Zar Alexander: „Le royaume des Pays-Bas ne saurait être regardé que comme une province de l'Angleterre“ [3]). Erschwert wurde die Handelspolitik

[1]) Doc. I, IX.
[2]) Vergl. den Bericht des russischen Gesandten Meyendorff an Nesselrode, 13. Juli 1824; Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 689.
[3]) Czernicheff an Kaiser Alexander, 1. Juli 1817, Colenbrander Gst. VIII, Bd. I, S. 635 ff.

der Regierung besonders dadurch, daß im Lande selbst Nord und Süd, Holland und Belgien ganz entgegengesetzte wirtschaftliche Interessen und Anschauungen vertraten [1]). In Holland, das den Glanz und Reichtum seiner Vergangenheit allein als eine Folge des Handels betrachtete, wollte man diesen in seiner alten Blüte wiederherstellen. Durch eine freiheitliche Handelspolitik, möglichst niedrige Ein- und Ausfuhrzölle hoffte man den Warenstrom des Weltverkehrs wieder auf Holland konzentrieren zu können [2]). Allerdings durften die Waren, wenn der holländische Kaufmann daraus Nutzen ziehen wollte, nicht das Land einfach passieren, während er selbst sozusagen unbeteiligter Zuschauer blieb; deshalb widersetzten sich die holländischen Handelskreise niedrigen Transitzöllen [3]), um einen möglichst großen Eigenhandel sich zu sichern. Deshalb wachten sie eifersüchtig über den Umladezwang in den Seestädten und widerstrebten der Oeffnung der Rheinmündung [4]). Man war in jenen Kreisen noch 1830 der Ansicht, die Niederlande, und nicht die Hansestädte seien der eigentliche Hafen Deutschlands. Dort habe es sich mit überseeischen Gütern zu versorgen, und dort müsse der Weiterversand seiner eigenen Erzeugnisse stattfinden [5]). Der unentwegte Wortführer des holländischen Handels war der Vizepräsident des Staatsrates Gijsbert Karel van Hogendorp, ein Mann von unbeugsamem Charakter, der in der Franzosenzeit die Fahne der Orangisten hochgehalten und an der Befreiung des Landes wirksam mitgearbeitet hatte. Mit unbeugsamem Starrsinn, der keinen Widerspruch vertrug, verfocht er die Ideen des wirtschaftlichen Liberalismus. Sein „doktrinärer Absolutismus" [6]), der ihn zur Verteilung einer Denkschrift verleitete, die im Süden große Erregung hervorrief, brachte ihn in Gegensatz zum König, so daß er am 7. November 1816 seine Entlassung als Staatssekretär und Vizepräsident des Staatsrats erhielt und ihm später sogar der

[1]) Vergl. Czernicheff an Kaiser Alexander am 1. Juni 1817. Colenbrander Gst. VIII. Bd. I. S. 633. Ueber den Widerstreit der Interessen vergl. Groeneveld-Meijer, S. 36—108.

[2]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. III, S. 28 f., 49 f., 329, Groeneveld-Meijer, S. 60, 61.

[3]) Groeneveld-Meijer, S. 71 f., 100 ff.

[4]) Colenbrander, Gst. IX, Bd. I, S. 350.

[5]) Vergl. das Schreiben des Vizepräsidenten der Handelskammer Amsterdam vom 20. August 1830: (Doc. III, Nr. 186, S. 365).

[6]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 233.

Titel eines Staatsministers entzogen wurde. Als Mitglied der zweiten Kammer trat er weiter für seine Ideen ein, bis er sich 1825 enttäuscht und entmutigt auch aus dieser zurückzog [1]).

Ganz im Gegensatz zum Norden glaubte man in Belgien nur durch eine merkantilistische Schutzzollpolitik die Industrie des Landes erhalten zu können, die in der französischen Zeit mächtig aufgeblüht war und nun der englischen Konkurrenz zu erliegen drohte. Das Elend war dort infolge der Stillegung der Fabriken so groß, daß ein erheblicher Teil der Bevölkerung nur von Wurzeln und Baumrinde lebte [2]). In Gent kam es am 22. Juli 1816 zu Unruhen und Kundgebungen der beschäftigungslosen Fabrikarbeiter, die gegen die Ueberschwemmung des Landes mit englischen Waren protestierten und englische Industrieerzeugnisse verbrannten [3]). Der Interessengegensatz beider Gebiete wurde noch dadurch verschärft, daß gerade diejenigen Produkte der belgischen Industrie, für die man im Süden Schutzzölle verlangte, nämlich Textil- und Eisenwaren, nach den Kolonialwaren die wichtigsten Handelsgegenstände des Nordens bildeten, die man in möglichst großer Menge und zu möglichst niedrigen Preisen hereinzuziehen trachtete [4]).

Für die Stellungnahme der Regierung war der König Wilhelm I. der ausschlaggebende Faktor. Gerade für Fragen der Finanz- und Handelspolitik zeigte er ein besonderes Interesse. Mit großer Sachkenntnis ging er auf alle Einzelheiten ein [5]) und bemühte sich, den verschiedenen Wünschen gerecht zu werden. Ausgestattet mit großer Arbeitskraft, suchte er mit fast bürokratischer Genauigkeit alle Fragen selbst zu bearbeiten, was der Großzügigkeit und dem schnellen Fortgang der Staatsgeschäfte nicht immer förderlich war, und von seinen Ministern durchaus nicht als angenehm empfunden wurde [6]). Das Streben des Kö-

[1]) Ueber Hogendorp vergl. Blok, VII, Groeneveld-Meijer, S. 88 ff., dort auch weitere Literaturangaben.
[2]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 635.
[3]) Groeneveld-Meijer, S. 86; Colenbrander, Gst. VIII, Bd. III, S. 59.
[4]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. III, S. 53.
[5]) Vergl. das Schreiben des Königs an den Innenminister Roëll vom 9. November 1820, Colenbrander, Gst. VIII, Bd. II, S. 253; ferner: Colenbrander, Gst. VIII, Bd. II, S. 64 (Anm. des Königs zum Gutachten des Staatsrates), sowie Groeneveld-Meijer, S. 68.
[6]) Zur Charakteristik des Königs vergl. Groeneveld-Meijer, S. 38 ff., Blok VII, S. 359 ff., Colenbrander, Gschr Falck, S. 284.

nigs war naturgemäß auf die Wiederaufrichtung der niederländischen See- und Handelsmacht gerichtet; er war aber der Ansicht, daß Handel und Schiffahrt von selbst aufblühen würden, wenn die heimische Industrie erst einmal kräftig entwickelt sei [1]). Vielleicht war es der Gedanke an die Blütezeit der Niederlande im 17. Jahrhundert, wo auch Holland sich einer ansehnlichen Industrie erfreute [2]), der in ihm den Wunsch erweckte, auch in Holland selbst die Industrie wieder heimisch zu machen. Das Interesse, das er der Industrie zuwandte, kam natürlich hauptsächlich dem gewerbereichen Belgien zugute. Wohl hatte er Verständnis für die Bedeutung des Handels, wie Groeneveld-Meijer in seiner Arbeit über „Die Tarifgesetzgebung des Königreiches der Niederlande (1816—1819)" nachweist, aber das Streben, die Belgier zu gewinnen, vielleicht in Verbindung mit dem Gefühl des traditionellen Gegensatzes der Oranier zur Partei der Regenten, der Kaufleute, führte ihn zu einer solchen Förderung der Industrie, daß die Unzufriedenheit der Altholländer dadurch in erheblichem Maße wachgerufen wurde. In den Handelsstädten des Nordens hielt man die Regierung für belgisch gesinnt und glaubte, sie stehe Handel und Schiffahrt feindlich gegenüber [3]). Schon 1816 berichtete der russische Gesandte von großer Unzufriedenheit unter den Holländern, deren Zuneigung der König durch seine Sympathie für Belgien verloren zu haben scheine [4]). Im Jahre 1819 äußerte sich die Erregung der Holländer in Adressen an den König in solchen Ausdrücken, daß man ihm riet, Truppen gegen Amsterdam zu senden [5]).

Die rechte Hand des Königs in dieser Zeit war der Staatssekretär Anton Reinhard Falck, eine hochbegabte Persönlichkeit, ein liberal gesinnter und vielseitiger Staatsmann [6]). Wilhelm I., der selbst fremd und unerfahren ins Land kam, verdankte Falck.

[1]) Blok, S. 387.

[2]) Vergl. Groeneveld-Meijer, S. 2; Verviers, S. 72 ff.

[3]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 233.

[4]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 599: Phull an Nesselrode, 5. Dezember 1816.

[5]) Vergl. Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 393: Salviati an Friedrich Wilhelm III., 20. Juli 1819. — S. 398: Hatzfeldt an Friedrich Wilhelm III., 29. November 1819. — S. 402: Hatzfeldt an Friedrich Wilhelm III., 25. Dezember 1819.

[6]) Vergl. seine Charakterskizze in den „Brieven van A. R. Falck", S. 54 ff.

wie dessen Biograph O. W. Hora Siccama sagt[1]), zum guten Teil seine Krone und fand in ihm stets einen sachkundigen Berater. Der russische Diplomat Meyendorff verglich ihn einmal mit Canning, für den Falck eine große Vorliebe hatte[2]) und wies besonders darauf hin, daß er ebenso wie der Außenminister van Nagell gegenüber der englischen Politik eine ausgesprochene Ergebenheit zeige[3]). Als besondere Charakterzüge Falcks werden in den Berichten der auswärtigen Diplomaten hervorgehoben seine liberale Gesinnung[4]), sein Geist und seine Bildung[5]), aber auch die Eifersucht, mit der er über sein Ansehen wachte, und der Vorwurf, „rechthaberisch und durchtrieben" (cantankerous and tricky) zu sein, blieb ihm nicht erspart[6]). Canning sagte von ihm, daß er offen erscheine, aber durchtrieben sei; er rede wie die neue Schule in Handelssachen, handle aber nach der alten[7]).

Obwohl Falck sich als liberaler Staatsmann fühlte, der den holländischen Kaufleuten wegen ihrer Stellung zur Schiffahrtsfrage Enge des Horizonts vorwarf[8]), vertrat er den Grundsatz des laissez faire, laissez passer nur unter der Bedingung schrittweisen Vorgehens. Erst sollten die Begriffe geklärt werden, sollte die Erfahrung die Vorteile eines unbehinderten Handels zeigen, um die Voreingenommenheit des Südens zu zerstreuen, ehe man ganz zu einem freihändlerischen System überginge[9]). Während er ein ausgesprochenes Prohibitivsystem für verderblich hielt und es als Ruhekissen bezeichnete, worauf die Industrie allmählich einschlafe und immer weniger konkurrenzfähig werde[10]), war er kein Gegner mäßiger Zölle; denn durch diese nehme der Staat am Gewinne des Handels teil, wie durch die Grundsteuer an

---

[1]) Vergl. Brieven van A. R. Falck. S. 23.

[2]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 689; Meyendorff an Nesselrode, 13. Juli 1824.

[3]) Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 636. Meyendorff an Nesselrode, 27. Juni 1823.

[4]) Colenbrander Gst. VIII, Bd. I, S. 258, 542, 622.

[5]) Colenbrander Gst. VIII, Bd. I, S. 258.

[6]) Colenbrander Gst. VIII, Bd. I, S. 636. Gst. IX, Bd. I, S. 1.

[7]) Colenbrander Gst. VIII, Bd. 1, S. 193, Canning an Bagot, 27. August 1825.

[8]) Falck, Brieven, S. 212.

[9]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 232, und Colenbrander Gst. VIII, Bd. II, S. 335.

[10]) Colenbrander Gschr. Falck, S. 234.

dem des Landbaus [1]). Die Handelspolitik der niederländischen Regierung in dieser Zeit war ein Uebergangsystem. Grundsätzlich stand man wohl auf freihändlerischem Boden. Schon am 2. März 1814 sprach ein „Souverein Besluit" von dem „von uns angenommenen System eines freien Handels" [2]). Man erstrebte kein Prohibitivsystem, wurde aber durch die Lage der Verhältnisse zu schutzzöllnerischen Maßnahmen gedrängt [3]).

Durch die Zollpolitik der Niederlande wurde Preußen in erster Linie berührt: „Holland war von jeher der Hauptvermittler, wodurch die vielfachen Fabrikate von Berg und Mark in den Welthandel gelangten", schrieb der Finanzminister von Bülow 1815 an Hardenberg [4]), aber nur durch Wohlfeilheit könnten die preußischen Waren den Wettbewerb mit den englischen aushalten. Ihre Preise dürften also nicht durch Erschwerungen der Durchfuhr erhöht werden.

Beide Länder waren wirtschaftlich aufeinander angewiesen. Für die Niederlande war Preußen wichtig als Absatzgebiet und Durchgangsland für die Produkte seiner Kolonien und der belgischen Industrie, während die Erzeugnisse Preußens durch die Niederlande, vor allem über den Rhein durch- und ausgeführt wurden.

Beiden Ländern mußte an einem Ausgleich der Gegensätze gelegen sein, und der Gedanke an einen Handelsvertrag tauchte auch schon 1815 auf. In dem Schreiben Bülows vom 13. Mai 1815 wurde Hardenberg auf die Notwendigkeit eines Handelstraktates hingewiesen. Im Artikel 34 des Aachener Grenzvertrages von 1816 [5]) ist die Rede von einem „traité de commerce que les deux Hautes Parties contractantes se proposent de conclure incessamment", und ein Königlicher Beschluß (Koninglijk Besluit) vom 27. Juni 1816 spricht davon, „onderhandelingen over een commercietractaat met Pruisen te entameeren" [6]). Die Frage des Handelsvertrages taucht dann in den preußisch-niederländischen Verhandlungen immer wieder auf. Dabei liegt die Initiative, wie der Verlauf der Verhandlungen zeigt, entschieden auf niederlän-

[1]) Falck, Brieven, S. 206.
[2]) Stsbl. 1814, Nr. 32.
[3]) Vergl. Doc. I. XVII.
[4]) Doc. III. Nr. 5: Bülow an Hardenberg, 13. Mai 1815.
[5]) Von Martens, Nouveau Recueil III, S. 39.
[6]) Doc. III. XI.

discher Seite. Preußen war im ganzen zurückhaltender, weil ihm zunächst an der Erreichung der freien Rheinschiffahrt gelegen war[1]), eine Verknüpfung dieses Gegenstandes mit anderen Handelsfragen aber zu schwerwiegenden Zugeständnissen in der Rheinschiffahrt führen konnte. Nachdem diese zunächst durch die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 geregelt worden war, kam erst 1837 ein Vertrag mit Preußen zustande.

[1]) Vergl. Doc. III, Nr. 48; Bülow und Klewiz an Bernstorff. 28. Dezember 1822. Dasselbe Nr. 57. Bernstorff an Bülow und Klewitz, 6. März 1823. Dasselbe Nr. 183: Bernstorff an den König von Preußen, 26. Juni 1830. (S. 357.)

## Kapitel II.

# Das Verhalten der Niederlande gegenüber Preußen bis zum Einschreiten der Großmächte.

### 1. Die ersten Auseinandersetzungen.

§ 1.

Den Anlaß zu den ersten Auseinandersetzungen auf handelspolitischem Gebiete bildete die niederländische Forderung einer 40prozentigen Abgabe von schlesischem Leinen, das für die ehemaligen holländischen Kolonien bestimmt war[1]). Eine Verordnung vom 9. Juni 1814 verfügte[2]): „Die Güter, Waren und Handelsartikel, die nicht im Königreich Großbritannien und Irland oder den Vereinigten Niederlanden gewachsen, produziert oder fabriziert sind, sollen bei der Ausfuhr nach den Kolonien die Ausfuhrabgaben nach dem folgenden Tarif bezahlen." In diesem Tarif wurde dann bestimmt, daß für Leinen aller Art mit Ausnahme allein des Segeltuches, ein Ausfuhrzoll von 40 % vom Wert bezahlt werden müsse. Diese Abgabe mußte auf Verlangen der Engländer eingeführt werden. Sie war die Vorbedingung für die Lizenzen, die man den Niederländern gewährte, um mit ihren früheren Kolonien Handel treiben zu können[3]). Als nun durch Vertrag vom 13. August 1813 den Niederländern die Aussicht auf die Rückerlangung der meisten ihrer ehemaligen Kolonien gegeben war, verlangte Preußen die Abschaffung dieser

[1]) Doc. III. Nr. 1: Le Coq und von Renfner an Brockhausen, 30. Dezember 1814.

[2]) Artikel 9 des Souverein Besluit vom 9. Juli 1814, Stsbl. Nr. 75.

[3]) Doc. III. Nr. 2: Brockhausen an Hardenberg, 15. Oktober 1814.

Abgabe, „qui porterait un coup mortel à nos relations commerciales avec les Pays-Bas". Der holländische Außenminister, Baron van Nagell, versprach, daß die Erhebung der 40prozentigen Abgabe sofort eingestellt werden würde, wenn die endgültige Uebergabe der Kolonien erfolgt sei[1]). Das eigene Interesse der Niederlande verlange die Abschaffung dieses Zolles, da ja die Niederlande die Vermittler des Handels mit schlesischem und westfälischem Leinen seien und den Vorteil der Kommission und Fracht genössen. Die endgültige Uebergabe der Kolonien erfolgte im Jahre 1816[2]), und damit fand diese Frage ihre Erledigung.

§ 2.

Eine weitere Ursache lebhafter Klagen auf preußischer Seite waren die Erschwerungen, die Niederland dem Grenzübergang bereitete, und die um so lästiger waren, als auch der preußische Handel in Frankreich dadurch gestört wurde, der auf den Transit durch die Niederlande angewiesen war, da nach den Grenzfestsetzungen des Wiener Kongresses Preußen zunächst keine direkte Grenzberührung mit Frankreich hatte[3]). Bülow lenkte Hardenbergs Aufmerksamkeit auf die Hindernisse und vielfachen Schikanen, denen der preußische Grenz- und Transitverkehr ausgesetzt war[4]). Er wies auf die hohen Einfuhrzölle auf Wollwaren[5]), die Einfuhrverboten gleichkamen, hin, auf die Abgabe auf Puder und Stärke in einer Höhe von 40 % vom Wert, die die preußischen Fabriken zugrunde richtete und führte besonders Klage über die Erschwerungen und Vexationen, denen die Durchfuhr durch Holland ausgesetzt war. Es mußten nämlich beim Transit zunächst die vollen Eingangszölle bezahlt werden, wovon die Hälfte zurückerstattet wurde, wenn das Zeugnis des letzten Wachtschiffes einlief, daß die Waren wirklich exportiert waren. Die Erteilung dieser Zeugnisse aber war mit allerlei Schikanen und Verzögerungen verbunden. Ferner erhoben die niederländischen Zollbeamten nach Bülows Bericht willkürliche

[1]) Doc. III. Nr. 2.
[2]) Doc. III. S. 4. Anm. 1).
[3]) Vergl. Doc. III. Nr. 7: Bülow an Hardenberg. 3. Juli 1815. Eine Grenzberührung kam erst auf Grund des zweiten Pariser Friedens zustande.
[4]) Doc. III. Nr. 8: Bülow an Hardenberg, 10. Oktober 1815.
[5]) Vergl. Souverein Besluit vom 9. Juli 1814. Stsbl. 75.

Zettelgelder und Visagegebühren, so daß z. B. für eine Schiffsladung Kaffee an Zettelgeldern und ähnlichen Gebühren einmal allein 443 Gulden bezahlt werden mußten. Die niederländischen Zollmaßnahmen machten sich besonders störend bemerkbar an der Straße von Aachen nach Herzogenrath und Eupen bzw. Malmedy. Die Straße, die durch eine industriereiche Gegend führte, wurde mehrere Male von belgischem Gebiet durchschnitten, und jedesmal wurden an den Grenzstellen Zölle erhoben. Der Aachener Grenzvertrag vom 26. Juni 1816 [1]) zwischen Preußen und den Niederlanden brachte eine gewisse Regelung der Zollverhältnisse beim Grenzverkehr. So bestimmte Artikel XIII, daß die Straße von Eupen nach Malmedy für preußische Untertanen dauernd frei und geöffnet, und der Warentransport auf dieser Straße keinerlei Zoll unterworfen sein sollte. Im Anhang zu diesem Grenzvertrage wurden den Fabrikanten im Grenzbezirk Erleichterungen für den Verkehr mit einer Reihe von Rohstoffen und Halbfabrikaten gewährt. Grenzübergang und Moselschiffahrt blieben aber auch noch während der folgenden Jahre Gegenstand häufiger preußischer Klagen, die erst allmählich durch niederländisches Entgegenkommen zum Verstummen gebracht wurden [2]).

### 2. Das niederländische Zollgesetz von 1816 und das preußisch-niederländische Gegenseitigkeitsabkommen von 1817.

Eine erneute Veranlassung zu Klagen und Beschwerden erwuchs dem rheinischen Handel und der rheinischen Industrie durch das neue niederländische Zollgesetz vom 3. Oktober 1816 [3]). Dieses Gesetz bedeutete nach der Zeit des Suchens und Tastens den ersten Markstein in der Entwicklung der niederländischen Handelspolitik und kam erst nach heftigen Kämpfen zwischen den Vertretern der beiden Wirtschaftsparteien zustande.

Das Gesetz suchte dem Streben des Königs entsprechend, einen Ausgleich zwischen dem schutzzöllnerischen Süden und dem freihändlerischen Norden herzustellen. Es war, wie die Einleitung hervorhebt, „gegründet auf das System eines freien und allgemeinen Handels mit angemessener Berücksichtigung der Belange der einheimischen Fabriken . . . und anderer Zweige der

[1]) Von Martens, Nouveau Recueil VII, S. 24 ff.
[2]) Vgl. G. St. A., A. A. II. Rep. 6. Handel Niederlande 1, vol. IV.
[3]) Stsbl. 1816, Nr. 53. Groeneveld-Meijer, S. 43 ff., Verviers S. 280 ff., Blok VII, S. 355. Lindner, S. 333 f., Brinkmann, S. 104 ff.

Industrie." Die Tariffestsetzungen aber waren vorwiegend im Sinne der belgischen Industrie, d. h. im merkantilistischen Geiste getroffen. Dem Erlaß des Zollgesetzes vom 3. Oktober war eine Regelung der indirekten Steuern [1]) vorangegangen, die ebenfalls auf die industriellen Forderungen für den auswärtigen Handelsverkehr Rücksicht nahm. So wurde rohes Salz bei der Einfuhr mit 6,38 fl. für 100 kg, raffiniertes dagegen mit 15,19 fl. besteuert. Steinkohlen bezahlten bei der Einfuhr 7,47 fl. für die Tonne, bei Ablieferungen an die niederländischen Gruben nur 51 ct. Für die Binnenschiffahrt wurde ein besonderes Lastgeld (binnenlandsch lastgeld) [2]) erhoben, ferner ein Wage- und Maßgeld für die meisten fremden Güter. Bei der Ein- und Ausfuhr waren bestimmte Wege vorgeschrieben, und manche Waren durften nur über einige angewiesene Zollkontore gehen. Obwohl der Handel des Nordens eben erst begann, sich wieder zu regen, nachdem die napoleonischen Jahre ihm einen tödlichen Schlag versetzt hatten, so gab die neue Gesetzgebung im Außenhandel nur den Handel mit Kolonialwaren wenigstens im Prinzip frei; aber auch dieser wurde erschwert durch See- und Durchgangszölle, Kommissions- und Plombagegebühren, sowie durch einen 15prozentigen Kriegszuschlag zu den Zöllen, die Syndikatabgabe [3]). Durch die Transitgebühren des neuen Zolltarifs wurde der preußische Handel, besonders der Speditions- und Weinhandel, arg betroffen [4]). Zwar betrug der eigentliche Transitzoll im allgemeinen nur 3 % vom Wert der Waren, für einige Artikel nur 2 % und war somit etwas geringer als der von Preußen den Polen auferlegte Zoll [5]). Es wurde aber eine Kaution verlangt im Betrage der Differenz zwischen Ein- und Durchfuhrzoll oder vom doppelten Wert der Ware, falls diese zur Einfuhr verboten war [6]). Dazu kamen dann für den Rhein noch Nebengebühren (scheepsongelden) und alte merkantile Stromabgaben, die Flußzölle. Der fremde Kaufmann war gezwungen, sich eines niederländischen Kommissars zu bedienen bei der Durchfuhr

[1]) Gesetz vom 15. September 1816. Stsbl. 35—47, vergl. Verviers S. 279 ff.
[2]) Stsbl. 1816 Nr. 45.
[3]) Stsbl. 1817 Nr. 52; vergl. Blok VII 354 f., Lindner 333. Die Syndikatabgabe bestand bis zum Sommer 1818. Vgl. Eckert 169.
[4]) Lindner, S. 350.
[5]) Vergl. Brinkmann, S. 104. Gothein, Köln, S. 158.
[6]) Vergl. zum niederländischen System der Transitzölle Verviers S. 298 ff.

seiner Waren. Untersuchungen, willkürliche Taxierungen und die Kosten der Plombierung bildeten weitere Erschwerungen für die Durchfuhr [1]). Nach damaligen Berechnungen stieg so die Belastung des Transits auf 6 %, bei geringwertigen Waren sogar auf 15 % [2]). Für Lumpen, Fischnetzwerk, altes Tauwerk, Gewürze, Tee, fremdes Papier und fremde Tabakspfeifen mit Inlandsmarken der Niederlande war die Durchfuhr verboten [3]). Ein Salzsteuergesetz vom 15. September 1816 [4]) machte ferner die ausländische Salzzufuhr und die bisher übliche Durchfuhr des Salzes von Neusalzwerk bei Minden über Holland und den Seeweg nach Innerpreußen unmöglich, allerdings, worauf Brinkmann (S. 105) aufmerksam macht, nach dem Vorgang eines ähnlichen preußischen Gesetzes (Neues preußisches Salzverwaltungsgesetz vom 19. Juni 1816).

Für die Moselstrecke oberhalb Trier, die einen Teil der preußisch-belgischen Grenze bildete, wurde von den Niederlanden der volle Durchfuhrzoll erhoben [5]).

Die industriellen Schutzzölle betrugen das drei- bis sechsfache der bisher geltenden Abgaben, bei Eisen das zehnfache [6]). Im Interesse der belgischen Industrie wurde die Ausfuhr von Eisenerz im Tarif des Zollgesetzes verboten. Der Einfuhrzoll für gußeiserne Gegenstände wurde auf drei fl, für schmiedeeiserne auf 15 fl für den Zentner festgesetzt, für Stahlwaren betrug er 6—8 % des Wertes. Diese Maßnahmen bedrohten die Kleineisenindustrie des Rheinlandes und führten den Untergang der blühenden Kleineisenindustrie im Schleidener Tal herbei [7]). Die Spinnereien im Rheinland klagten über Verteuerung ihrer Rohstoffe, die Gerbereien und Webereien wurden ebenfalls betroffen [8]). Auf die preußische Seeschiffahrt wirkte die Erhebung des Last- oder Tonnengeldes für den Außenhandel (buitenlandsch lastgeld) nachteilig ein. Dieses Lastgeld wurde von allen in niederländischen Häfen einlaufenden fremden Schiffen erhoben und zwar bei jeder Reise und betrug 2 fl 12 stuiver pro Last 2 Tonnen, während die niederländischen Schiffe nur einmal

[1]) Vergl. Lindner, S. 333.
[2]) Brinkmann S. 104. Lindner S. 333.
[3]) Stsbl. 1816 Nr. 60.
[4]) Stsbl. 1816 Nr. 36.
[5]) Brinkmann, S. 105.
[6]) Gothein, Köln, S. 158.
[7]) Brinkmann, S. 106.
[8]) Lindner, S. 347 f.

im Jahr ein Lastgeld von 30 stuiver für die Einfahrt und 15 stuiver für die Ausfahrt zu entrichten hatten [1]). Waren, die aus der See eingebracht und in Rotterdam umgeladen wurden, um in Flußschiffen rheinaufwärts geführt zu werden, mußten also außer der Durchfuhrabgabe noch das Lastgeld für den Außenverkehr, unter Umständen Kran- und Wageabgaben, ferner das Binnenlastgeld, Flußzölle und Nebengebühren bezahlen. Solche Verhältnisse mußten in Preußen den Gedanken an einen Handelsvertrag, der die Belästigungen des preußischen Wirtschaftslebens aus dem Wege räumte, wiederauftauchen lassen. Die niederländische Regierung aber, die nun an dem neuen Gesetzentwurf einen festen Rückhalt hatte, zeigte Preußen gegenüber wenig Entgegenkommen. Während Preußen in der Mainzer Zentralkommission für eine Erleichterung der Rheinschiffahrt gegen die Niederlande und die mit ihm verbündeten Uferstaaten kämpfte und den vielbefeindeten Kölner Stapel als Retorsionsmittel gegen die Niederlande verteidigte [2]), lehnten die Niederlande das preußische Ersuchen ab, von einer Visitation und Untersuchung derjenigen plombierten Collis abzustehen, die von den überweserischen Gebieten durch Holland und über die See nach dem Innern Preußens versandt wurden und sogar mit amtlichen Ursprungszeugnissen versehen waren [3]). Ebenso wenig Erfolg hatte die Verwendung des preußischen Gesandten für die Gerbereien in dem preußisch gewordenen Malmedy, die ihre Eichenlohe aus den belgischen Wäldern beziehen mußten, während die Ausfuhr nur über einige Zollkontore gegen eine Abgabe von 20 % erlaubt war [4]). Die ganze Strenge des neuen Gesetzes brachten die Niederlande in dem folgenden Notjahr gegen die Getreidesendungen der preußischen Regierung aus der Ostsee zur Anwendung, während sie ihre eigenen Vorräte spekulativ zurückhielten [5]).

Trotz der abweisenden Haltung der Niederlande in handelspolitischen Fragen glaubte man sich in preußischen Handelskreisen zunächst nicht in schwacher Position, da man sich durch

[1]) Stsbl. 1816 Nr. 53, Artikel 205.
[2]) Vergl. Gothein, S. 94 ff.
[3]) Vergl. Doc. III. Nr. 10: Brockhausen an van Nagell, 9. Jan. 1816. — Nr. 11: van Nagell an Brockhausen, 8. Februar 1816.
[4]) Doc. III. Nr. 13: Salviati an van Nagell am 1. Juni 1816. Hatzfeldt an van Nagell am 22. Dezember 1816, vergl. Groeneveld-Meijer. S. 125.
[5]) Gothein, Köln, S. 169.

die Möglichkeit von Kanal- und Chausseebauten und die Unentbehrlichkeit einiger preußischer Erzeugnisse für die Niederlande wie des rheinischen Traß, eines Tuffsteinproduktes für die holländischen Wasserbauten, für gesichert hielt[1]). Noch am 8. Juni 1816 sprach sich der Handelsminister von Bülow in einem Schreiben an Hardenberg[2]) dafür aus, den Handelstraktat mit Holland nicht eher in Angriff zu nehmen, als bis die beiderseitigen Tarife fertiggestellt seien. Das niederländische Zollgesetz von 1816 stand damals noch aus, und das preußische Zollgesetz von 1818 wurde vorbereitet. Doch schon am 14. Januar 1817 ließ die preußische Regierung dem niederländischen Gesandten in Berlin, Perponcher, ihren dringenden Wunsch, einen Handelsvertrag abzuschließen, ausdrücken und instruierte ihren eigenen Gesandten in Brüssel, von Hatzfeldt, der niederländischen Regierung dementsprechende Vorschläge zu machen[3]). Auch die rheinische Regierung sah in einem auf billigen Grundsätzen beruhenden Handelsvertrag das einzige Mittel, den rheinischen Fabriken zu helfen und hoffte, daß die Liberalität der preußischen Regierung in dem bevorstehenden Zollgesetz die Holländer zum Abschluß eines Vertrages bewegen würde[4]). Am 20. Februar 1817[5]) kündete dann von Hatzfeldt dem niederländischen Außenminister an, daß er bald imstande sein werde, über die Basis eines Handelsabkommens zu verhandeln. In den Niederlanden dagegen, wo man mit dem bestehenden Zustand an den preußischen Grenzen zufrieden sein konnte, — die linksrheinischen Gebiete besaßen keine Zollinie, die rechtsrheinischen nur die niedrigen Zölle des Rhein-Weser-Zollverbandes — war der Wunsch nach einem Handelsvertrag wohl nicht groß, denn eine direkte offizielle Antwort auf Hatzfeldts Anregung scheint nicht erfolgt zu sein.

Doch gelang es von Hatzfeldt im Laufe des Jahres 1817, eine Einigung in der Streitfrage der Schiffsabgaben in den beiderseitigen Häfen herbeizuführen[6]). Danach verpflichteten sich die Niederlande, die preußischen Schiffe hinsichtlich des Last- oder

[1]) Brinkmann, S. 106. Zu den Kanalprojekten vergl. Gothein, Köln, S. 121, 175. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 83, 85.
[2]) Doc. III. Nr. 14: Bülow an Hardenberg, 8. Juni 1816.
[3]) Doc. III. Nr. 17: Perponcher an Nagell, 14. Januar 1817.
[4]) Lindner, S. 356.
[5]) Doc. III. Nr. 18: Hatzfeldt an Nagell, 20. Februar 1817.
[6]) Doc. III. Nr. 15, 16, 19 bis 24: Notenwechsel Hatzfeldt — Niederländische Regierung vom 19. Dezember 1816, 20. Dezember 1816, 26. März, 6. April, 24. August, 8. September, 20. Sept. 1817.

Tonnengeldes auf demselben Fuße in ihren Häfen zuzulassen wie die einheimischen, während Preußen versprach, von den niederländischen Schiffen in seinen Häfen keine höheren Abgaben zu fordern als von den nationalen. Der Ton dieser Noten ist auf preußischer Seite sehr entgegenkommend, auf holländischer bedeutend zurückhaltender. Das mag kennzeichnend sein für das Gefühl der Ueberlegenheit bei der niederländischen Regierung. Verstärkt wurde ihre Position noch dadurch, daß es ihr 1818 gelang, mit den Vereinigten Staaten von Amerika hinsichtlich der Schiffahrt in ein Gegenseitigkeitsverhältnis zu treten. Erst am 3. März 1819 dehnte der amerikanische Kongreß die Gegenseitigkeit in der Behandlung der Schiffe auch auf die preußischen Fahrzeuge aus. Ferner war schon am 21. Juli 1817 ein dänisch-holländischer Handelsvertrag zustande gekommen, durch den der Vertrag von 1701, auf dem die drückende Vormachtstellung der Niederlande im dänischen Handel bis zur französischen Revolution beruht hatte, erneuert wurde[1]).

### 3. Der Umschwung in der Stellung der Niederlande und das preußische Zollgesetz von 1818.

Aber trotzdem war die handelspolitische Lage der Niederlande noch keineswegs gesichert. Die Einnahmen aus den Zöllen entsprachen nicht den Erwartungen, die man an das Zollgesetz von 1816 geknüpft hatte, wie denn nach Bloks Urteil die Finanzpolitik der Regierung einer ihrer schwächsten Punkte blieb[2]). Der Gegensatz zwischen den Freihändlern im Norden und den Vertretern des Schutzzolles im Süden lebte fort[3]) und führte besonders im Frühjahr 1817 anläßlich des Steigens der Getreidepreise zu lebhaften Auseinandersetzungen[4]).

Dazu kam die Furcht vor dem preußischen Zollgesetz, das seiner Fertigstellung entgegenging[5]). Man befürchtete, daß die durch Frankreichs Prohibitivsystem schon sehr bedrängte Tuchindustrie von Lüttich und Verviers durch das preußische Zollsystem vollständig zugrunde gerichtet würde und glaubte, daß Preußen solche Zölle als Repressalie für die niederländische

[1]) Vergl. Brinkmann, S. 84, 94.
[2]) Vergl. Blok, S. 370.
[3]) Vergl. Colenbrander, Gst. VIII, Bd. I, S. 382, 633.
[4]) Siehe Groenenveld-Meijer, S. 155. Blok, S. 370.
[5]) Doc. III. Nr. 25. Hatzfeldt an Hardenberg 10. Febr. 1811.

Durchfuhrabgabe betrachten werde[1]) Der Außenminister machte den König auf die Gefahr preußischer Vergeltungsmaßnahmen aufmerksam und forderte, daß den Vexationen durch die niederländischen Zollbeamten von der Regierung mehr Beachtung geschenkt werde. Zugleich befürwortete er, daß in dieser Hinsicht eine Abänderung des Gesetzes über die Visitationen stattfinde, eine Abänderung, die noch 1816 von den Niederlanden schroff abgelehnt worden war[2]). Dringend empfahl er dem König den Abschluß eines Handelsvertrages auf Grund des Artikels 34 des Aachener Grenztraktates[3]). Das Verlangen nach einem Handelsvertrag wurde so zum ersten Mal auf niederländischer Seite geäußert.

In Preußen nahm man dagegen jetzt im Hinblick auf das kommende Zollgesetz eine abwartende Haltung ein, und erst nachdem dieses für den Westen am 26. Mai 1818 in Kraft getreten war, kam Hardenberg im November des Jahres auf die Frage eines Handelsvertrages zurück[4]). Er beauftragte den preußischen Gesandten von Hatzfeldt, die niederländische Regierung zu einer Anregung zu veranlassen, da es für Preußen nicht vorteilhaft sei, wenn die Initiative von ihm ausgehe. Die Stellung der beiden Regierungen hatte sich also verschoben, die Niederlande wurden in die Rolle der Bittenden, der Antragsteller, gedrängt. Zum Unterhändler wurde auf preußischer Seite der Regierungspräsident von Trier, Delius, bestimmt[5]), und die niederländische Regierung zögerte nicht, ihrerseits zwei Unterhändler zu ernennen, nämlich das Mitglied der Generalstaaten für Ostflandern, C. van der Meersch, und den Jonkheer W. G. van de Poll, Mitglied der Generalstaaten und des Rates für Handel und Kolonien. Eine Zusammenkunft der Unterhändler hat aber nicht stattgefunden. Monatelang warteten die niederländischen Kommissare in Brüssel auf den preußischen Unterhändler. Hatzfeldt blieb sogar fast ein halbes Jahr ohne die geringste Nachricht und Anweisung in dieser Frage[6]), und, wenn man ihn zu Beginn des

[1]) Doc. III. Nr. 26: Goldberg an den König der Niederlande, 5. März 1818.
[2]) Vergl. S. 13.
[3]) Doc. III. Nr. 27: Van Nagell an den König der Niederlande. 11. März 1818.
[4]) Doc. III. Nr. 31. Hardenberg an Hatzfeldt 6. Nov. 1818.
[5]) Vergl. Doc. III. Nr. 31.
[6]) Vergl. Hatzfeldt an Bernstorff, 8. Mai 1819, G.St.A. A. A. II. Rep. 6., Handel Niederlande 1, vol. IV.

Sommers 1819 seinen Urlaub antreten ließ, so scheint das zu beweisen, daß man in Preußen dem Handelsvertrag kein Interesse mehr schenkte[1]). Zudem war die Rheischiffahrtsfrage in Mainz immer noch nicht zu einer Regelung gekommen, ohne die es, wie das preußische Ministerium des Aeußeren etwas später erklärte, den Unterhandlungen an einer hinlänglichen Grundlage fehlen würde[2]). — Der rheinischen Industrie hatte endlich das Zollgesetz vom 26. Mai 1818[3]) den ersehnten Zollschutz gebracht. Wie notwendig dieser war, zeigt die Tatsache, daß im Ruhrgebiet etwa 30 000 Arbeiter beschäftigungslos waren, in Aachen etwa 10 000 Arme von öffentlicher Unterstützung lebten[4]). Noch im April 1818 klagte eine Adresse rheinischer Fabrikherren[5]): „Von allen Märkten Europas sind unsere Gewerbe durch Zollinien ausgeschlossen; indes alle Gewerbe von Europa in Deutschland einen offenen Markt halten." Durch dieses Gesetz erhielt die preußiche Handelspolitik endlich eine feste Grundlage, nachdem man „lange Zeit hindurch vom schwankenden Boden ungeklärter Verwaltungsverhältnisse und unbeendeter Gesetzgebungsarbeiten aus"[6]) hatte verhandeln müssen. Das preußische Zollgesetz stand auf dem Boden gemäßigter Handelsfreiheit, aber nicht eigentlichen Freihandels, den durchzuführen für Preußen damals inmitten eines Staatensystems mit nationalen Schutzzöllen unmöglich war. So trägt das Gesetz — ähnlich wie das niederländische Zollgesetz von 1816 — den Stempel eines Kompromisses zwischen merkantilistischer und freihändlerischer Auffassung[7]). Grundsätzlich stand es auf dem Boden liberaler Handelspolitik, wohl unter dem Einfluß der Smith'schen Lehren und aus der praktischen Erfahrung der letzten Jahre heraus, daß der freie Konkurrenzkampf ein Ansporn für die Entwicklung von Industrie und Handel und des allgemeinen Wohlstandes sein kann. Letzten Endes war für die Durchführung liberaler Prinzipien das Interesse der Staatsfinanzen ausschlaggebend, denen man durch Förderung des allgemeinen

[1]) Vergl. Brinkmann, S. 108; Zimmermann, S. 102 f.
[2]) Doc. III. Nr. 47: Lottum an Bülow und Klewiz, 25. Oktober 1822; Hatzfeldt an Bernstorff, 30. November 1820. G. St. A.. A. A. Rep. 6, Handel Niederlande 1, vol. IV.
[3]) Preußische Gesetzsammlung von 1818, Nr. 9.
[4]) Zimmermann, S. 102.
[5]) Siehe Ranke, S. W. Bd. 49/50, S. 252.
[6]) Brinkmann, S. 2.
[7]) Vergl. Brinkmann, S. 99.

Wohlstandes am besten zu dienen hoffte[1]). Daß das Gesetz dennoch Zölle vorsah, die im allgemeinen höher waren als die der Zeit vor 1818, erklärt sich einmal aus dem Bestreben, die Industrie der neuerworbenen westlichen Gebiete gegenüber den geschützten Industrien der anderen Ländern konkurrenzfähig zu erhalten, und dann glaubte man auch aus finanzpolitischen Gründen, der Zölle als Einnahmequelle nicht ganz entraten zu können[2]). Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote wurden aufgehoben; grundsätzlich konnten nun alle ausländischen Erzeugnisse ein- und durchgeführt, alle inländischen ausgeführt werden. In dieser Hinsicht war das preußische Zollgesetz liberaler als das niederländische von 1816, das noch Ein--, Aus- und Durchfuhrverbote kannte. Handelsverträge auf der Grundlage gegenseitiger Verkehrserleichterung wurden vorgesehen. Dagegen faßte das Gesetz für den Fall, daß dem Verkehr preußischer Untertanen in anderen Ländern Beschränkungen auferlegt wurden, die Möglichkeit von Vergeltungsmaßnahmen ins Auge. Das Gesetz bahnte die Freiheit des inneren Verkehrs an durch die Beseitigung der meisten Akzisen, bestimmte aber für die Wasserstraßen (§ 20), daß „die Rhein-Oktroigefälle . . . und alle anderen wohlbegründeten Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschiffahrt . . . und für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt" seien, nicht zu den aufgehobenen Abgaben gehörten. Nach dem zugehörigen Tarif war die Einführung fremder Rohstoffe frei, die Ausfuhr wertvoller einheimischer dagegen zollpflichtig. Ausländische Fabrik- und Manufakturwaren sollten mit einem Zoll von durchschnittlich 10 % belastet werden, doch war dieser, wie Lindner nachweist[3]), meist höher als 20 %. Der niederländische Tarif von 1816 zeigte dagegen für die hauptsächlichsten Fabrik- und Manufakturwaren, wie Garne, Tuche und Wollstoffe, Leinen- und Baumwollgewebe, Kurzwaren, Möbel- und Stahlwaren Sätze von 6 bis 12 % des Wertes und konnte also in dieser Hinsicht den Vergleich mit dem preußischen Tarif wohl aushalten. Die Abgaben von ausländischen Konsumtibilien wurden als Finanzzölle betrachtet und mit 20 bis 30 % vom Wert belastet. Die Durchfuhrabgabe betrug einen halben Taler pro Zentner[4]). Wertvoll

[1]) Vergl. Lindner, S. 359.
[2]) Vergl. Bülows Bericht vom 14. Januar 1817 bei Zimmermann, S. 27.
[3]) Lindner, S. 376.
[4]) Vergl. Treitschke, Anfänge, S. 415.

war, daß man für die Einfuhr im allgemeinen einen mittleren Durchschnittstarif nach dem Gewicht festsetzte. Bis dahin waren die Tarife „Register der Technologie und Naturgeschichte, gleichsam Lexika aller Gegenstände des menschlichen Gebrauchs, die man nach dem verschiedenen Wert verschieden angelegt hatte“ [1]). Die Tariffestsetzung nach dem Gewicht bedeutete einen großen Fortschritt in der Erleichterung des Verkehrs. Der holländische Tarif berechnete Gewichtszölle nur für einige Massengüter.

Die Wirkung des preußischen Zollgesetzes zeigte sich in den Niederlanden sofort in einer verstärkten Verhandlungsbereitschaft [2]), die sich vor allem in der Ernennung der genannten Unterhändler auswirkte. Gleichzeitig erhielt Falck, der seit 1817 Minister für öffentlichen Unterricht, nationales Gewerbe und Kolonien war, den Auftrag, eine vorläufige Instruktion für die beiden Unterhändler zu entwerfen [3]).

Auf die kommenden Unterhandlungen setzte man in den Niederlanden zunächst große Hoffnungen [4]). Dadurch, daß man den Verkehr zu Lande und zu Wasser in die Verhandlungen einbezog, obwohl die niederländischen Rhein-Interessen schon in Mainz genügend vertreten wurden, hoffte man allen weiteren „direkten oder umwegigen Démarchen Preußens zur Beförderung seines so geliebkosten, doch unmöglichen Systems der freien Rheinfahrt“ vorbeugen zu können. Die Haltung der Niederlande in der Rheinfrage sollte also unverändert bleiben. Offenbar hoffte man, durch Konzessionen auf dem Gebiete der Landzölle und in anderen Nebenfragen Preußen in der Rheinschiffahrtssache ein für allemal im Sinne der Niederlande zu binden. Von einer gegenseitigen Verminderung der Grenzzölle versprach man sich Erleichterung für die Tuchfabriken in Verviers und Lüttich, für die belgischen Gerbereien sowie die Tabaksfabriken und Zuckerraffinerien in Nordholland [5]). Falck war der Meinung, daß bei einem solchen Vertrage die Niederlande am meisten gewinnen würden, da ihr Handel und ihre Industrie auf Preußen

[1]) Ranke. S. W. Bd. 49/50, S. 260.
[2]) Vergl. Doc. III. Nr. 32, Falck an den König, 24. Dezember 1818; Nr. 33, Nagell an den König, 28. Dezember 1818; Nr. 34, Koninglijk Besluit, 29. Dezember 1818; Nr. 35, Falck an den König, 31. Januar 1819.
[3]) Doc. III. Nr. 34.
[4]) Doc. III. Nr. 33.
[5]) Doc. III. Nr. 35: Falck an den König, 31. Januar 1819

als Zu-, Durch- und Ausfuhrland angewiesen sei. Bezeichnend für die vorsichtige Taktik der Niederlande ist Falcks Rat, von einer Regelung der Rheinschiffahrt, wie man sie zu erreichen hoffte, Preußen gegenüber vorläufig nichts zu erwähnen.

Als es nun aber infolge des Ausbleibens des preußischen Unterhändlers Delius, — die Gründe dafür wurden den Niederländern niemals offiziell mitgeteilt [1]) — nicht zu Verhandlungen kam, wurde die Sache auch von den Niederlanden aus nicht weiter betrieben. Hier nahmen seit 1820 die Pläne einer vollständigen Reform des Zollwesens immer mehr Gestalt an [2]), nachdem schon die Jahre 1818 und 1819 unter heftigen Kämpfen der Wirtschaftsparteien Abänderungen des Tarifs von 1816 gebracht hatten [3]). Inzwischen verstand es der niederländische Vertreter in der Mainzer Zentralkommission, Bourcourd, seinem Vaterlande die beständige Mehrheit der Stimmen zu verschaffen. Schließlich wurde Preußen sogar durch die feindselige Haltung der Majorität bewogen, vorübergehend aus der Mainzer Kommission auszutreten [4]). Als Baden den Wunsch nach Repressalien gegenüber Frankreich aussprach und Holland dafür zu gewinnen suchte, äußerte Falck, daß die Niederlande sich an solchen Maßnahmen zwar nicht beteiligen könnten, aber geneigt wären, dem Handel von Süddeutschland, der sich von Frankreich den Niederlanden zuwenden würde, alle möglichen Erleichterungen zu verschaffen [5]).

Auf der Wiener Konferenz von 1820, an der Falck als Vertreter Luxemburgs teilnahm, gelang es ihm, alle Erörterungen über die Rheinschiffahrtsfrage, die unter dem Einfluß Englands und Rußlands nachteilig für die Niederlande hätten verlaufen können, abzuwehren [6]). In Wien lernte Falck auch die Verworrenheit der deutschen Verhältnisse kennen und schöpfte daraus die

[1]) Vergl. Doc. III. Nr. 15: Vorschriften für Perponcher, 20. Januar 1823.

[2]) Vergl. Doc. III. Nr. 50. Colenbrander Gschr. S. 250. Gst. VIII, Bd. II. S. 212, sowie Stsbl. 1820. Nr. 32.

[3]) Stsbl. 1818, Nr. 10. Stsbl. 1819, Nr. 29. Vergl. Groeneveld-Meijer 114 ff., 136 ff.

[4]) Vergl. Gothein, Rheinschiffahrt, 123 f.; Brinkmann, 164; Eckert, 111. Vergl. G.St.A. A. A. II, Rep. 6. Rheinschiffahrt 1 vol. XIII, Protokoll vom 6. März 1824.

[5]) Doc. III. Nr. 44: Salviati an Bernstorff, 29. Juni 1822.

[6]) Colenbrander, Gschr. 248 f.

Erkenntnis, daß die sich vielfach kreuzenden Interessen der deutschen Staatsmänner zum Vorteil der Niederlande ausgenutzt werden könnten. Während Hollands Streben in der Zentralkommission darauf gerichtet war, Preußen nicht an Boden gewinnen zu lassen [1]), unterstützte es auch Oldenburg in seinen Ansprüchen auf die Mündungsrechte an der Weser gegen Preußen [2]). Hier entspann sich unterdessen zwischen den maßgebenden Staatsmännern Bülow und Bernstorff ein Meinungsstreit über die Holland gegenüber anzuwendende Methode. Während Bernstorff die Mainzer Verhandlungen als vorbereitende Einleitung zu den künftigen Handelsvertragsverhandlungen ansah, wünschte Bülow die Rheinfrage mit der Negotiation in Holland zu verbinden, um der letzteren eventuell durch Repressalien auf dem Rhein Nachdruck geben zu können [3]).

### 4. Die neue Schiffahrtspolitik beider Länder und das niederländische Zollgesetz von 1822.

Schon tauchte ein neues Streitobjekt zwischen beiden Regierungen auf: die Seeschiffahrtsfrage.

Um Handel und Gewerbe der Niederlande zu beleben, hatte Falck schon früher vorgeschlagen, ein System von Prämien und Restitutionen einzuführen, um so die Produkte der niederländischen Arbeit „in jetzt noch geschlossene oder wenig besuchte Kanäle zu leiten“ [4]). Ein Gesetz vom 14. März 1819 [5]) verfügte, daß sog. Seebriefe nur für solche Schiffe ausgestellt werden dürften, die in den Niederlanden gebaut waren. Der Genuß aller Vorrechte in der Schiffahrt war aber an den Besitz dieser Seebriefe geknüpft. Um den nationalen Schiffsbau zu beleben, wurden dann den einheimischen Schiffen sowie den Schiffen solcher Länder, wo die niederländischen Fahrzeuge wie die nationalen behandelt wurden, durch das Gesetz vom 12. Mai 1819 [6]) hinsichtlich des Last- oder Tonnengeldes Vorteile gewährt, und im Salz- und

[1]) Vergl. Falck, Ambtsbrieven, S. 69.
[2]) Vergl. Brinkmann, S. 131.
[3]) Doc. III. Nr. 37: Bernstorff an Hatzfeld. 15. Dezember 1820. Nr. 38: Bülow an Bernstorff, 24. Januar 1821.
[4]) Falck, Ambtsbrieven, S. 53 ff.
[5]) Stsbl. 1819, Nr. 12.
[6]) Stsbl. 1819, Nr. 24.

Teehandel bevorzugte der neue Tarif vom 12. Mai 1819 [1]) die Einfuhr auf Schiffen, die in den Niederlanden gebaut waren. Das niederländische Programmgesetz vom 12. Juli 1821 [2]) sah die Möglichkeit von Restitutionen, Rückvergütungen, vor von den Ein- und Ausfuhrzöllen für solche Waren, die auf niederländischen Schiffen verfrachtet waren. Das Tarifgesetz vom 26. August 1822 bestimmte in seinem Artikel 10, daß für die Güter, welche mit niederländischen Schiffen ein- oder ausgeführt würden, 1/10 der Abgaben zurückerstattet werden solle. Für Salz und Zucker war die Prämie noch größer. Diese Maßnahme mußte in Preußen um so mehr wirken, als die preußische Regierung gerade in dieser Zeit begann, den einheimischen Reedereien eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Der neue preußische Tarif vom 25. Oktober 1821 [3]) belegte die nicht preußischen Schiffe für die Ausfuhr von Flachs, Hanf, Werg und Hede mit Abgaben, von denen die einheimischen Schiffe befreit waren. Daraufhin verlangten die Niederlande Gleichstellung ihrer Schiffe mit den preußischen, da diese neue Abgabe dem holländischen Handel unendlichen Schaden zufüge und beriefen sich darauf, daß es hauptsächlich die holländischen Schiffe wären, die den Handel von Königsberg und Danzig mit diesen Artikeln ermöglichten [4]). Die Versuche, eine Befreiung der niederländischen Schiffe von diesen Abgaben zu erlangen, blieben zunächst erfolglos. Mit Recht wies der Handelsminister von Bülow Bernstorff gegenüber darauf hin, daß die preußischen Schiffe in niederländischen Häfen ganz allgemein um 10 % schlechter ständen als die niederländischen Schiffe, die in den preußischen Häfen nur bei der Ausfuhr von Flachs, Werg und Hede benachteiligt seien [5]). Noch ehe diese Frage endgültig geregelt werden konnte, erschien die preußische Kabinettsorder vom 20. Juni 1822 [6]).

Ihr Zweck war, wie die Einleitung betonte, die Begünstigung der einheimischen Reedereien, da in ausländischen Häfen die Grundsätze gleichmäßiger Abgabenbelastung nicht überall zur Anwendung kamen. Das Gesetz behielt die Küstenschiffahrt

[1]) Stsbl. 1819. Nr. 29
[2]) Stsbl. 1821. Nr. 9, Artikel 11.
[3]) Preußische Gesetzsammlung von 1821, Nr. 15, S. 165.
[4]) Doc. III. Nr. 42. Perponcher an Bernstorff, 23. April 1822.
[5]) Doc. III. Nr. 51. Bülow an Bernstorff, 29. Januar 1823.
[6]) Gesetzsammlung 1822. Nr. 13. S. 177.

(Cabotage) von einem preußischen Hafen zum anderen den inländischen Schiffen vor und setzte ferner eine Erhöhung der bisherigen Hafenabgaben von ausländischen, beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen preußischen Häfen fest, das sog. Flaggengeld. Dieses Flaggengeld sollte jedoch nicht erhoben werden für die Schiffe derjenigen Nationen, „mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder der am meisten begünstigten Nationen in Traktaten" stand, und für die Nationen, welche aus anderer Veranlassung die preußischen Schiffe wie ihre eigenen behandelten. Der Ertrag dieser Abgaben sollte den preußischen Reedereien zugute kommen.

Da Preußen mit den Niederlanden seit 1817 in einem Gegenseitigkeitstraktat stand, dazu Bernstorff „die strengste Beachtung der gegen auswärtige Staaten übernommenen Verbindlichkeiten" als seine Pflicht ansah und sogar die Begünstigung der preußischen Schiffe bei der Ausfuhr von Flachs, Hanf, Werg und Hede für eine Verletzung des bestehenden Reciprocitätsverhältnisses betrachtete[1]), wurde das Flaggengeld von den niederländischen Schiffen nicht erhoben, doch blieb es während des folgenden Jahrzehnts ein beliebtes Drohmittel der preußischen Regierung.

Die Bevorzugung der niederländischen Schiffe vor den fremden in den Häfen der Niederlande war nicht der einzige Stein des Anstoßes in dem neuen niederländischen Zollgesetz von 1822. Dieses Gesetz, das eine weitere wichtige Stufe in der Entwicklung der niederländischen Handelspolitik bedeutete, befestigte die protektionistische Richtung, obwohl die Revision der bisherigen Zollpolitik, die durch dieses Gesetz beabsichtigt wurde, hauptsächlich von freihändlerischen Impulsen ausging. Zweimal war das Zollgesetz von 1816 bereits abgeändert worden. Das Zollgesetz vom 6. März 1818[2]) brachte eine weitere Verschärfung des Industrieschutzes. So stieg z. B. der Einfuhrzoll

| | | |
|---|---|---|
| für gefärbtes Nähgarn | von 12 auf | 15 % des Wertes, |
| für Blechwaren | von 10 auf | 12 % des Wertes, |
| für Seidenspitzen | von 3 auf | 6 % des Wertes. |

Der Transitzoll für Zucker wurde auf 2,5 fl pro Zentner Bruttogewicht festgesetzt. Das machte nach Lindners Angabe[3]) etwa

[1]) Doc. III. Nr. 46. Bernstorff an Bülow, 14. August 1822.
[2]) Stsbl. 1818, Nr. 10.
[3]) Lindner, S. 333.

6 % des Wertes aus. Für einige Artikel, z. B. Häute, altes Kupfer, wurde die Ausfuhrabgabe erhöht. Etwas liberaler war das Zollgesetz von 1819[1]), das aber den Uebergang zur Gewichtsverzollung brachte, die schon 1818 für Zucker eingeführt worden war. Die Gewichtsverzollung bedeutete für Manufakturwaren eine stärkere Belastung. Trotz dieser Abänderungen des Gesetzes von 1816 bestand der Gegensatz der handelspolitischen Auffassungen weiter. Sowohl im Norden wie im Süden des Reiches war man im ganzen Verlauf der Jahre seit 1816 mit der Wirtschaftslage höchst unzufrieden[2]). Noch im Juni 1820 stellte der englische Gesandte Lord Clancarty ein allgemeines Daniederliegen des niederländischen Wirtschaftslebens fest, sowohl in der Industrie wie im Handel und auf dem Geldmarkt, und schrieb diesen Zustand der Abgeschlossenheit des französischen Marktes, der englischen Konkurrenz und der Behinderung der Rheinschiffahrt zu[3]). Die belgische Industrie hatte noch immer schwer zu kämpfen. Der preußische Legationsrat im Haag, von Salviati[4]), berichtete 1818 von dem Verfall der ehemals blühenden Fabriken in Belgien, für den man den Zolltarif und den mangelnden Schutz gegen fremde Konkurrenz verantwortlich machte. In Gent allein gab es 15 000 beschäftigungslose Arbeiter[5]). In zahlreichen Eingaben aus industriellen Kreisen des Südens wurde der Wunsch nach einer Reform des Zollsystems in prohibitivem Sinne ausgesprochen[6]).

Nicht weniger unzufrieden war man im Norden[7]). Auch hier klagte man über die Arbeitslosigkeit infolge der Verminderung des Handels und schrieb diese dem System der Ein- und Ausfuhrzölle und der Akzisen zu[8]). Die Tarife von 1816 wurden hier als Ungerechtigkeit gegen die Altholländer empfunden[9]). Das

---

[1]) Siehe Stsbl. 1819, Nr. 20—29.
[2]) Vergl. Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 388. Salviati (preußischer Bevollmächtigter im Haag) an Friedrich Wilhelm III., 3. September 1818.
[3]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 144 ff.
[4]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 383.
[5]) Zur Lage in Belgien vergl. auch Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 653 f., Meyendorff an Nesselrode, 2. Juli 1821.
[6]) Groeneveld-Meijer, S. 121 ff.
[7]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 383.
[8]) Colenbrander, Gst. VIII, II S. 212 (Roëll an den König, 14. Juni 1819).
[9]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 41.

allgemeine Mißvergnügen stieg in solchem Maße, daß der schon erwähnte Plan, Truppen gegen Amsterdam zu senden, auftauchen konnte [1]). Amsterdam, das seine Blüte dem Handel verdankte, hatte naturgemäß unter dem Rückgang dieses Wirtschaftszweiges am meisten zu leiden. „Amsterdam geht sichtbar zugrunde", schrieb der Polizeidirektor der Stadt, Wiselius, am 1. April 1821 [2]), und entwarf dabei ein trauriges Bild von dem Verfall der früher in Wohlhabenheit blühenden Stadt. Der holländische Handel befand sich damals in einem Uebergangsstadium vom alten Stapel- und Eigenhandel zum Transitverkehr, der durch die Entwicklung des europäischen Wirtschaftslebens bedingt, von den holländischen Handelskreisen aber in seinen tieferen Ursachen noch nicht erkannt wurde. Noch sträubte man sich gegen den bloßen Transithandel als zu wenig gewinnbringend. Der holländische Eigenhandel litt unter den traditionellen umständlichen Kaufbedingungen und dem langen Unverkauftbleiben der Waren, die nach Amsterdam in Kommission geschickt wurden. Selbst die in der Mitte Europas wohnenden Kaufleute wollten jetzt, wie Falck bemerkte [3]), die Waren für eigene Rechnung und ohne warten zu müssen, direkt aus dem Ursprungsland beziehen. Aber auch in holländischen Handelskreisen erkannte man jetzt an, daß die Erhöhung des Transitzolles auf Zucker die Ursache für die viel beklagte Abwanderung dieses Handelszweiges nach Hamburg und Bremen gewesen war [4]). Auch in finanzpolitischer Hinsicht war man mit dem Ergebnis des Tarifes von 1816 nicht zufrieden. Trotz des fiskalischen Charakters der Zölle, der den Handel lähmte, waren diese für den Staatsschatz wenig ergiebig wegen der starken Zunahme des Schmuggels. Nach einer Angabe des russischen Diplomaten Meyendorff betrug das Defizit der Staatskasse am Ende jeden Jahres sechs bis zehn Millionen Gulden [5]).

In den maßgebenden Kreisen setzten sich inzwischen freiheitlichere Auffassungen immer weiter durch. Im Frühjahr 1820 bildete sich im Haag unter dem Vorsitz des früheren Innenministers Roëll ein Ausschuß von Industriellen, Kaufleuten und Landwirten des ganzen Königreiches zur Beratung von Abänderungen

[1]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 393.
[2]) Colenbrander, Gst. VIII, II, S. 530.
[3]) Falck, Ambtsbrieven, S. 98.
[4]) Groeneveld-Meijer, S. 143.
[5]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 633 ff., Meyendorff an Nesselrode, 2. Juni 1821; vergl. Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 283.

des Zolltarifs[1]). Der Finanzminister Elout setzte sich für möglichst freie Betriebsamkeit sowohl im Landbau wie in Industrie und Handel ein[2]). Auch das Programmgesetz von 1821[3]) atmete freieren Geist, das neue Zollgesetz vom 26. August 1822[4]) aber, das den Ausgleich zwischen den verschiedensten Ansprüchen bringen sollte, trug viel weniger liberalen Charakter. Es entsprang dem Wunsch der Regierung, „die ökonomische Widerstandskraft gegen das Ausland zu stärken"[5]), wodurch natürlich schutzzöllnerische Maßnahmen hineingetragen wurden, und trug auch den finanziellen Bedürfnissen des Staatses Rechnung. Zum ersten Mal tauchte in diesem Gesetz ein Vergeltungsparagraph auf, Artikel 9, der die Anwendung von Repressalien gesetzlich ermöglichte.

Im Interesse des Handels wurden die Transitabgaben auf 1 % herabgesetzt; jedoch blieb der Transit von Farbhölzern und Tabak mit 3 %, der von Wein mit 7½ % belastet, und für 40 andere Waren, darunter Tee, Hering, Salz und Gewürze, blieb die Durchfuhr ganz verboten. Immerhin stand der niederländische Durchfuhrtarif in schroffem Gegensatz zu den hohen preußischen Transitzöllen von 1821[6]). Eine Erhöhung der Staatseinnahmen sollten die verstärkten niederländischen Einfuhrzölle bringen, die z. B. von Wein, Most, Kaffee, Surrogaten, Zucker, Syrup, Oel und Gewürzen, ferner von Eisen, Stahl und Wollwaren erhoben wurden. Obwohl die niederländische Regierung damals, wohl im Hinblick auf die erniedrigten Transitzölle den freiheitlichen Geist des Gesetzes betonte[7]), so ist doch nicht zu verkennen, daß es einen entschiedenen Schritt zum Protektionssystem hin bildete. Die eingreifendsten Bestimmungen darin, die differentielle Erhebung der Schiffahrtsabgabe und der Vergeltungsparagraph, sind auf Falcks Veranlassung darin aufgenommen worden[8]). Dennoch behauptete Falck gegenüber Hogendorp, daß das Gesetz

[1]) Siehe Brinkmann, S. 137.
[2]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 590.
[3]) Stsbl. 1821. Nr. 9.
[4]) Stsbl. 1822. Nr. 38/39.
[5]) Doc. I, S. XXI.
[6]) Preußische Gesetzsammlung 1821, S. 166 ff., S. 178; vergl. Brinkmann, S. 129, 164.
[7]) Vergl. Doc. I. Nr. 49: S. 75. Falck und Appelius an den König, 26. März 1822. Doc. I. Nr. 54: van Nagell und Falck an den König, 12. Januar 1823.
[8]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 257.

ein Fortschritt in liberalem Sinne sei und mit allen anderen Tarifen, den der Hansestädte ausgenommen, den Vergleich aushalten könne [1]).

Der Artikel 9 des Gesetzes wurde jetzt wirklich zu einer Waffe für die niederländische Regierung, wie das Flaggengeld für die preußische, und im weiteren Verlaufe der Verhandlungen wurden die niederländischen Diplomaten nicht müde, immer wieder sehr energisch darauf hinzuweisen. Nach der Absicht der niederländischen Behörden sollten allerdings noch nicht sofort Repressalien in Kraft treten, sondern man wollte zunächst versuchen, mit Hilfe dieses Drohartikels die anderen Nationen zu einer Annäherung geneigt zu machen, um Unterhandlungen in versöhnlichem Geiste mit ihnen anzuknüpfen [2]). So wurden denn die niederländischen Gesandten in Paris, Petersburg, London und Berlin angewiesen, entsprechende Vorstellungen zu machen und immer wieder an den Wunsch der niederländischen Regierung nach einer baldigen Antwort zu erinnern [3]).

Da man von Frankreich wegen seiner geschlossenen Wirtschaftsform keine wesentlichen Abweichungen vom Prohibitivsystem zu erwarten hatte [4]), war das Verlangen, wenigstens mit dem anderen Nachbarn, mit Preußen, zu einem günstigen Abschluß zu kommen. um so größer. Hier konnte man wenigstens an die Tatsache anknüpfen, daß Preußen seine Bereitschaft zu unterhandeln schon vor vier Jahren durch die Ernennung eines Unterhändlers gezeigt hatte.

Gegen die Gefahren prohibitiver Maßnahmen waren die niederländischen Staatsmänner auch keineswegs blind. Man sah wohl ein, daß die anderen Mächte noch Mittel genug hatten, um die beiderseitigen Beziehungen durch weitere Verstärkung ihres eigenen Protektionssystem noch mehr zu beschränken, und daß durch Maßregeln auf niederländischer Seite das Uebel, das man heilen wollte, unheilbar werden könnte [5]).

[1]) Colenbrander, Gst. IX, II, S. 881.
[2]) Doc. I. XXI und Doc. I. Nr. 50, S. 77: De Mey van Streefkerk (Staatssetkretär) an Nagell und Falck. 26. Sept. 1822. Nr. 54: van Nagell und Falck an den König, 2. Januar 1823.
[3]) Doc. I. S. 94. Anm. 2.
[4]) Doc. I. Nr. 54 S. 87.
[5]) Doc. I. Nr. 54, S. 86.

## Kapitel III.

# Der Kongreß von Verona und sein Einfluß auf die Handelspolitik der Niederlande gegenüber Preußen.

### 1. Der Schritt Wellingtons in Verona.

Wie begründet diese Befürchtungen waren, sollte das Einschreiten der Großmächte gegen die Niederlande auf dem Kongreß von Verona zeigen.

Der Anstoß zu dem Schritt der Mächte ging von England aus. In der napoleonischen Zeit und den folgenden Jahren hatte sich England mit einer Schutzzollmauer umgeben, während es mit eigenen Waren gleich nach der Aufhebung der Kontinentalsperre die europäischen Märkte überschwemmte. Die Abwehr gegen die übermäßige englische Konkurrenz war es gerade gewesen, die in den anderen europäischen Staaten zur Wiedereinführung von Schutzzollsystemen führte. Als industrielles Land, das über den eigenen Bedarf hinaus produzierte, war England aber auf die anderen Staaten als Absatzgebiete für seine Erzeugnisse angewiesen. Praktische Bedürfnisse in Verbindung mit den herrschenden nationalökonomischen Theorien führten die englische Regierung in dieser Zeit dazu, allmählich zu liberaleren Prinzipien überzugehen [1]). Vor allem war den Engländern natürlich daran gelegen, daß die anderen Staaten auf Grund einer liberalen Handelspolitik den englischen Waren ihre Tore offen hielten [2]). So ist es nicht verwunderlich, daß der englische Gesandte in Brüssel, Clancarty, schon vor dem Zustandekommen des Gesetzes vom 26. August 1822 die Aufmerksamkeit der eng-

[1]) Doc. I. Nr. 48, S. 72: Londonderry an Clancarty 12. Febr. 1822.
[2]) Colenbrander, Gst. VIII, 1 S. 637.

lischen Regierung auf den drohenden Uebergang der Niederlande zum Prohibitivsystem lenkte. Er wies besonders auch darauf hin, daß die Handhabung der Rheinschiffahrt durch die Niederlande in Widerspruch stehe zur Wiener Akte, die nach Clancartys Ansicht die vollständige Freiheit der Rheinschiffahrt bezweckt hatte [1]). Die Londoner Regierung mißbilligte dann auch in dem niederländischen Programmgesetz von 1821 vor allem die Bestimmung, daß für die Einfuhr verbotene Waren auch von dem Recht, transitieren zu dürfen, ausgeschlossen sein sollten [2]). Man befürchtete von diesem Artikel eine Erschwerung der Durchfuhr englischer Waren, besonders englischen Tees, durch die Niederlande; doch hoffte Lord Castlereagh noch, daß das kommende Zollgesetz in der Rheinschiffahrt Erleichterungen des Transits im Sinne der Wiener Bestimmungen über die Freiheit der Flußschiffahrt bringen würde [3]). Nachdem dann am 26. August 1822 das neue Tarifgesetz in Kraft getreten war, ohne dieser Erwartung zu entsprechen, gab Canning als englischer Außenminister am 25. Oktober dem Vertreter Englands auf dem Veroneser Kongreß, dem Herzog von Wellington, den Auftrag, bei den Signatarmächten der Wiener Akte, die in Verona vertreten waren, Vorstellungen wegen des Verhaltens der Niederlande zu machen. Wellington wurde angewiesen, zunächst mit dem Vertreter Preußens als der am Rhein am meisten interessierten Macht, aber auch mit den Abgesandten Frankreichs und der übrigen Uferstaaten nötigenfalls Rücksprache zu nehmen [4]). Bei der Besprechung, die Wellington daraufhin mit den Vertretern Frankreichs und Preußens hatte, trat eine erhebliche Verschiedenheit der Auffassungen zutage [5]). Preußen verlangte freie Durchfahrt durch die Rheinmündung bis in die See und umgekehrt, verteidigte aber das Recht der Uferstaaten, Transitgebühren auf dem Rhein zu erheben, während dieses Recht von England und Frankreich auf Grund der Wiener Akte bestritten wurde. In Uebereinstimmung aber mit den Vertretern Frankreichs und Preußens erhob Wellington dann in der Konferenz des Kon-

[1]) Doc. I. Nr. 47: Clancarty an Londonderry (Castlereagh) 8. Januar 1822.
[2]) Doc. I. Nr. 48.
[3]) Doc. I. Nr. 48: Londonderry an Clancarty 12. Febr. 1822. S. 74.
[4]) Doc. I. Nr. 51: Canning an Wellington 25. Oktober 1822.
[5]) Doc. I. Nr. 52: Wellington an Canning. 12. November 1822.

gresses am 27. November 1822 einen scharfen Protest gegen das Vorgehen der Niederlande auf dem Rhein und schlug vor, daß die Vertreter der fünf Mächte am Hof zu Brüssel vorstellig werden möchten, daß endlich die Bestimmungen der Wiener Akte zur Ausführung kämen [1]).

### 2. Die unmittelbaren Folgen des Kongresses.

Die Vorstellungen der Großmächte ließen nicht lange auf sich warten. Kaum war der Kongreß abgelaufen, so wurde von Nagell von seiten der Mächte mit Ausnahme Frankreichs, das sich schnell zurückgezogen hatte, mit mehr oder minder ernsthaften Ermahnungen wegen der Rheinschiffahrt begrüßt [2]). Da sich die Gesandten der Mächte über die Abfassung einer gemeinsamen Note nicht einigen konnten, beschloß man auf den Vorschlag des österreichischen Vertreters, daß jeder gesondert seine Note überreichen sollte. Den Schritten Englands und Preußens schloß Oesterreich sich mit Eifer an, es wünschte die Ausführung der Wiener Bestimmungen für den Rhein, um seinerseits die Anwendung derselben Regeln und Erleichterungen für die Elbschiffahrt fordern zu können [3]). Rußland beteiligte sich aus Freundschaft für Preußen [4]). Zunächst erfolgte keine Antwort. Erst nach einer Erneuerung des Schrittes antwortete van Nagell ausweichend [5]). Als Preußen dann im nächsten Jahr England, Oesterreich und Rußland zu neuen Schritten aufforderte, folgten diese Mächte nur zögernd [6]). Am ausdauerndsten stand Oesterreich auf Preußens Seite; es richtete noch 1826 eine energische Note an die Niederlande, die aber nicht weniger kräftig zurückgewiesen wurde [7]). Clancarty erlahmte bald in seinem Eifer [8]), der ihm das Mißfallen des niederländischen Königs in hohem Maße zugezogen hatte und zu seiner Enthebung von dem Gesandtenposten in den Niederlanden führte [9]). Das Vorgehen der Mächte erregte

[1]) Doc. I. Nr. 55: Wellington an Canning. 29. Nov. 1822.
[2]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 297.
[3]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 566: Metternich an den Gesandten Mier, 8. April 1823.
[4]) Siehe Treitschke, Anfänge, S. 567.
[5]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 291 f.
[6]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 316 f. 572, 674.
[7]) Vergleiche Gothein, Rheinschiffahrt, S. 117. Colenbrander, Gst. IX, 1. S. 75/76.
[8]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 567.
[9]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 571.

die Entrüstung der niederländischen Staatsmänner. Man beklagte, daß Holland die ganze Schuld an der Verzögerung der Verhandlungen in Mainz zugeschoben werde, ohne daß man ihm Gelegenheit gegeben habe, die Sachlage aufzuklären [1]). Falck behauptete [2]), daß die Berichte in den deutschen Zeitungen die Vorgänge in Verona nur ungenau wiedergäben, Wellingtons Einspruch habe sich ausschließlich auf gänzliche Durchfuhrverbote bezogen [3]). Sein Streben war darauf gerichtet, die Vorstellung, daß Großbritannien auf der Seite Preußens stehe, in Deutschland so wenig wie möglich an Boden gewinnen zu lassen.

An energischer Gegenwirkung gegen den unerwarteten Schlag von Verona ließ die niederländische Regierung es nicht fehlen. In ausführlichen Denkschriften [4]) für die Regierung in London wurde der Standpunkt der Niederlande verteidigt. In einem Schreiben an Canning vom 10. Juli 1824 stellte Falck die preußischen Forderungen als unbillig, die Beibehaltung des Kölner Stapels als unzulässig hin. Wirkungsvoll konnte er dabei einmal auf die Protokolle der Mainzer Zentralkommission, welche die Gegnerschaft gegen die preußische Auffassung innerhalb der Kommission zeigten, verweisen, andererseits auf die Beibehaltung des Stader Elbzolles durch Hannover, welche die Aufhebung des Magdeburger Stapels durch Preußen nicht verhindert hatte [5]).

Der Erfolg seiner Denkschrift war, wie Falck berichtete [6]), daß Canning, der erkrankt darniederlag, zu dem niederländischen Gesandten äußerte: „I shall order Clancarty not to move his hand till I can move mine." Canning war überhaupt kein Freund der Rheinschiffahrtsdebatten, über die er einmal sagte: „I go with that discussion very unwillingly and only because the Duke of Wellington pledged us to it at Verona [7])." Der österreichische

[1]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 297.
[2]) Falck, Ambtsbrieven. S. 94.
[3]) Der betreffende Abschnitt lautete (Doc. I. Nr. 53. S. 84) Notwithstanding this treaty, to which every power in Europe is a party, the government of the Netherlands have thought proper to close the mouth of the river against the commerce of the world; and herewith is a list of articles of which the transit by the Rhine through the Netherlands is entirely prohibited by law, contrary to the spirit and the letter of the treaty ...."
[4]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 607, Gst. VIII, I, S. 186.
[5]) Colenbrander, Gst. VIII, I, S. 186.
[6]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 298.
[7]) Colenbrander, Gst. IX, I, S. 1.

Gesandte in den Niederlanden war der Ansicht, daß England sich nie beteiligt haben würde, wenn nicht seine eigenen Handelsinteressen betroffen worden wären, und daß es enge Beziehungen zwischen den Niederlanden und anderen Mächten überhaupt nicht schätze, aus Furcht vor einer Verminderung seines eigenen Einflusses [1]). Um der Einmischung Clancartys zu entgehen, den König Wilhelm I. als den Urheber der für Holland so unangenehmen Auseinandersetzungen betrachtete, verlegte Falck die Unterhandlungen nach London, ohne die anderen Mächte über diesen Schritt zu informieren [2]). Zum Erstaunen des preußischen Gesandten begab sich Falck selbst in die britische Hauptstadt [3]), um dort wegen kolonialer Streitfragen und eines Handelsabkommens zu verhandeln und in der Hoffnung, auch die Rheinfrage im Sinne seiner Regierung dort fördern zu können. Seine Erwartungen gingen allerdings nicht in dem gewünschten Maße in Erfüllung [4]). Canning, der von Holland die Aufhebung des differentiellen Schiffsgeldes nicht erreichen konnte, und der auf dem Standpunkte stand: „In matters of commerce the fault of the Dutch. Is offering too little and asking too much ....“ [5]), wich möglichst allen Erörterungen der Rheinschiffahrtsfrage aus [6]).

Ebenso verhielt er sich aber auch dem preußischen Verlangen gegenüber, die gemeinsamen Schritte, die man in Verona verabredet hatte, wieder aufzunehmen, zurückhaltend und zeigte sowohl Preußen wie den Niederlanden gegenüber eine Art launiger Neutralität, indem er sich darin gefiel, die Niederlande mit Preußen und Preußen mit den Niederlanden zu plagen [7]). Mit Erleichterung aber konnte Falck in einer Unterredung mit dem englischen Handelsminister Huskisson feststellen, daß die englischen Händler sich noch nicht über die niederländischen Prohibitionen und Durchfuhrabgaben, soweit sie den Verkehr auf dem Rhein betrafen, beschwert hatten [8]). Auch die Befürchtung, daß der Wunsch, mit englischen Schiffen ohne Umladung bis Köln durch

[1]) Colenbrander, Gst. I, S. 560.
[2]) Colenbrander, Gschr. Falck. S. 297. Außerdem Colenbrander Gst. VIII. I, S. 568.
[3]) Ebenda. und Brinkmann S. 165.
[4]) Vergl. Falck, Ambtsbrieven, S. 196. Doc. I. S. XXII und XXIII. Colenbrander, Gschr. Falck, S. 298.
[5]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 600.
[6]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 298.
[7]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 298 und 609.
[8]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 580.

fahren zu können, die Engländer auf die Seite Preußens treiben würde, wurde ihm durch Huskissons Versicherung genommen, daß die letzthin von Bourcourd in Mainz gemachten Vorschläge im großen und ganzen alles umfaßten, was mit Billigkeit von den Niederlanden gefordert werden könnte[1]). Falck erwog sogar, ob man nicht das Eingreifen Englands anrufen sollte, um die niederländische Auffassung vom Territorialrecht des Königs auf die Rheinmündungen in der Mainzer Kommission durchzusetzen[2]). Als der neue englische Gesandte in den Niederlanden, Lord Granville, den Auftrag erhielt, genaue Erkundigungen bei der Mainzer Kommission wegen des niederländischen Vorgehens einzuziehen, verstand Falck es geschickt, vorher eine Unterredung mit ihm im Haag herbeizuführen und ihm seine eigene Auffassung darzulegen[3]).

Die Erwartungen, die Preußen an die Vorgänge in Verona geknüpft hatte[4]), gingen somit nicht in Erfüllung und die Niederlande hatten ihre Position nicht nur behauptet, sondern noch verstärkt[5]). Doch blieb die Gefahr eines Einschreitens der Großmächte während der folgenden Jahre noch bestehen. Rußland, das in der Rheinfrage selbst keinerlei Interesse hatte, mischte sich wie Oesterreich 1826 noch einmal ein[6]), zog sich aber bald zurück[7]). England erwog wegen des Ausschlusses seiner Schiffe

[1]) Vergl. Doc. III, Nr. 70: Bourcourd an Delius 31. Dezember 1823. Diese Vorschläge betrafen unter grundsätzlicher Wahrung der Seerechte des Königs der Niederlande: a) Herabsetzung der Transitgebühren für eine Reihe von Artikeln; b) ein unbewegliches Prinzip für alle Transitabgaben nach bestimmten Klassen; c) Gewichtstarif für einige von Preußen gewünschte Artikel; d) Beibehaltung der Transitgebühren für das niederländische Territorialmeer, dafür aber versicherte man, keine Erhöhung der Durchfuhrabgaben auf dem Rhein eintreten zu lassen und sich mit einem Oktroimaximum von 30 centimes zu begnügen, so daß Transit- und Oktroigebühren zusammen nicht höher würden als ein nach der gesamten Stromlänge bis in die See berechneter Oktroi; e) Aufhebung der Durchfuhrverbote mit einigen wenigen Ausnahmen.

[2]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 580 f.

[3]) Colenbrander, Gschr. Falck, S. 580 f. Dazu Doc. III. Nr. 72: Falck an de Mey van Streefkerk. 26. Februar 1824 (S. 112).

[4]) Vergl. Doc. III. Nr. 54: Bernstorff an Bülow und Klewiz, 14. Februar 1823. Nr. 61: Bernstorff an Bülow, 25. April 1823.

[5]) Vergl. Brinkmann, S. 164 f.

[6]) Colenbrander Gst. IX. I S. 76 und 259.

[7]) Dass. S. 79.

vom Rhein und der niederländischen Prohibitivzölle auf Zucker und Tee Schritte in Mainz zu unternehmen, doch gelang es dem niederländischen Außenminister Verstolk van Soelen, seine Einmischungsversuche geschickt zurückzuweisen [1])

### 3. Neue Schritte der Niederlande wegen eines Handelsvertrages mit Preußen.

Das Verhalten der Großmächte scheint in den Niederlanden den Wunsch, mit Preußen zu einem gütlichen Abkommen zu gelangen, noch verstärkt zu haben, und wenn es der niederländischen Regierung auch gelang, den Schlag von Verona zunächst unwirksam zu machen, so blieb sie doch nicht minder aktiv in ihrem Bemühen, das zurückhaltende Preußen [2]) für den Abschluß eines Handelsvertrages zu gewinnen. Während die Meinungen der preußischen Minister Bernstorff, Bülow und Klewitz in der Frage des niederländischen Handelsabkommens wieder hart aufeinanderprallten und ein entschiedenes Vorgehen unmöglich machten, hatte der niederländische Gesandte Perponcher in Berlin aufs neue angeklopft, um die Gesinnung Preußens zu erforschen [3]). Dabei hatte er, nicht ohne Eindruck auf Bernstorff zu machen [4]), auf den Vergeltungsparagraphen des Zollgesetzes von 1822 verwiesen.

Bernstorff erwiderte ausweichend, bat aber, die Punkte anzugeben, welche der niederländische Hof durch Preußen abgeändert sehen möchte [5]). Die so gebotene Möglichkeit zu weiteren Verhandlungen wurde von der niederländischen Regierung mit Eifer aufgegriffen [6]). Man war der Ansicht [7]), daß die Einfuhr preu-

[1]) Colenbrander, Gst. IX, 1, S. 19—32.

[2]) Vergl. Brinkmann, S. 138 und 164. Doc. III. Nr. 48: Bülow an Klewitz und Bernstorff, 28. Dezember 1822. Nr. 54: Bernstorff an Bülow und Klewiz 14. Februar 1823. Nr. 57: Bernstorff an Bülow und Klewiz. 6. März 1823. Nr. 58: Bülow an Bernstorff, 6. März 1823. Nr. 60: Bülow an Bernstorff, 15. April 1823. Nr. 61: Bülow an Bernstorff, 25. April 1823.

[3]) Doc. III. Nr. 50: Vorschriften für Perponcher, 20. Januar 1823. Nr. 55: Perponcher an Bernstorff, 25. Februar 1823.

[4]) Doc. III. Nr. 57: Bernstorff an Bülow und Klewiz 6. März 1823.

[5]) Doc. III. Nr. 63: Bernstorff an Perponcher, 25. Mai 1823.

[6]) Doc. III. 65. Falck und van Nagell an den König, August 1823.

[7]) Ebenda.

ßischer Fabrikate in Wolle und Kattun, sowie fertiger, bearbeiteter Häute den Niederlanden wenig schaden würde, wenn dagegen die niederländischen Produkte auf den preußischen Markt gebracht werden könnten. Es wurde erwogen, die Ausfuhr von Lohe und Eisenerz nach Preußen zu erleichtern und die Einfuhr von Eisen und Seidenwaren aus Preußen zu begünstigen, sich dafür aber den erleichterten Absatz niederländischen raffinierten Zuckers sowie anderer Industrieprodukte auszubedingen. Auch für den Transit sächsischer Wolle durch Preußen nach den Niederlanden sowie der niederländischen Industrieprodukte auf ihrem Wege nach Frankfurt, Braunschweig und Leipzig hoffte man Erleichterungen zu erhalten. Vorsichtig beschloß man, die Anfrage in Berlin sich nicht weiter erstrecken zu lassen, um die preußische Regierung nicht sofort von Unterhandlungen abzuschrecken, die man für die kommerzielle Wohlfahrt des Landes für höchst wichtig erachtete, und bei denen man mehr zu gewinnen hoffte als Preußen.

Sehr vorsichtig und genau war eine dementsprechende Instruktion[1]) für Perponcher abgefaßt; er sollte ganz unverfänglich, wie aus persönlicher Ansicht heraus die Wünsche der niederländischen Regierung äußern und nur ganz allgemein eine vorteilhafte Abänderung des niederländischen Tarifs in Aussicht stellen. Diese behutsame Taktik der niederländischen Diplomatie, gleichsam mit ängstlich verdeckten Karten zu operieren, eine Taktik, die auch weiterhin gern angewandt wurde, scheint nicht unwesentlich zur Verzögerung der Verhandlungen beigetragen zu haben[2]). Hollands Wirtschaftslage war damals noch ziemlich schwierig. Der Versuch, mit England einen Handelsvertrag abzuschließen, scheiterte[3]) und führte sogar zu englischen Retorsionsmaßnahmen[4]), während es Preußen am 2. April 1824 gelang, einen Vertrag mit England auf Grund der Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe abzuschließen[5]). Die Lage, besonders die des Amsterdamer Handels, gab zu Besorgnissen Anlaß, und der König berief eine Kommission von Amsterdamer Kaufleuten und Maklern.

[1]) Doc. III. Nr. 66: Instruktion für Perponcher. 11. Sept. 1823.
[2]) Vergl. Doc. III. Nr. 79. Salviati an Bernstoff 30. Juli 1824. (S. 121).
[3]) Doc. I. S. XXII f.
[4]) Doc. I. Nr. 152: Order in Council vom 30. Januar 1826. — Doc. I. Nr. 153. Order in Council vom 30 Januar 1826.
[5]) Brinkmann, S. 166.

um die Ursachen des Verfalles zu erforschen und über die Mittel zur Wiederbelebung zu beraten[1]). Als Ursachen des Handelsrückganges nannte man daraufhin: das fast in ganz Europa herrschende Prohibitivsystem; die allmähliche Ausschaltung des holländischen Zwischenhandels besonders dadurch, daß die anderen Nationen in der Zeit der Kriege auf eigene Faust direkte Handelsbeziehungen angeknüpft hatten, die früher über Holland gingen; den Verlust reicher Kolonien; die entmutigte Stimmung der Handelskreise, die sich besonders im Ueberhandnehmen des Effektenhandels vor dem eigenen Großhandel zeigte, und schließlich auch die zunehmende Ueppigkeit in der Lebensweise der Kaufleute. Abhilfe erwartete man von der Anbahnung allgemeiner gesunderer volkswirtschaftlicher Anschauungen mit Hilfe von diplomatischen Verhandlungen und von der Einschränkung der Retorsionen. Für den Rheinhandel insbesondere forderte man die Abschaffung aller Formalitäten. Die gefährliche Konkurrenz Antwerpens, das seine Waren nicht über den Rhein und Köln zu schicken brauchte und dadurch lästigen Formalitäten und dem Stapelzwang entging, sollte durch den Bau eines Kanales durch die Zederik und Zuid-Willems-Vaart lahmgelegt werden. Auf diesem Wege wollte man von Amsterdam nach Lüttich und von dort auf dem Landwege nach Deutschland und der Schweiz gelangen. Auch sollte durch Hinweis auf die niederländischen Anrechte auf die Emsmündungen versucht werden, Preußen zur Nachgiebigkeit in den Mainzer Kommissionsverhandlungen zu bewegen.

Preußen aber trat jetzt, nachdem es die Gleichstellung seiner Schiffe in England, wenigstens bei direkter Fahrt[2]), erreicht hatte, auch den Niederlanden in der Schiffahrtsfrage wieder energischer gegenüber. Bernstorff verlangte[3]) unter Androhung der Erhebung des Flaggengeldes die Aufhebung jeden Unterschiedes in der Besteuerung der Schiffe und ihrer Ladungen in den Niederlanden. Dabei verwies er auf den Vertrag mit England[4]), der zeige, was Preußen zu verlangen und zu versprechen bereit sei. Dem Ermessen der niederländischen Regierung wurde es über-

[1]) Doc. III. Nr. 71: De Mey van Streefkerk an Reinhold, Staatssekretär des Aeußeren, 12. Februar 1824.
[2]) Vergl. Treitschke, Anfänge, S. 415.
[3]) Doc. III. Nr. 75: Bernstorff an den Gesandten von Schladen, 1. Juni 1824.
[4]) Siehe Martens, Nouveau Recueil VI. S. 434.

lassen, ob sie einen ähnlichen förmlichen Vertrag mit Preußen schließen oder nur durch gegenseitige Erklärungen Reciprocität in der Behandlung der Schiffe herbeiführen wolle. Die niederländische Regierung beeilte sich darauf, ihre Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen zu bezeugen, die sich, wie sie vorschlug, nicht nur auf die Gleichstellung der Flaggen, sondern auf Schiffahrt und Handel überhaupt erstrecken sollten [1]).

Als keine Antwort erfolgte, erklärte sie sich nochmals gewillt [2]), in allem nachzugeben, was der Wohlfahrt des Landes nicht nachteilig sei. Der König habe seine Bereitwilligkeit noch kürzlich dadurch gezeigt, daß er seine Zustimmung zur Durchfuhr von Ruhrkohle nach den preußischen Ostseehäfen gegeben habe. Die Verhandlungen sollten auch die Rheinfrage umfassen, und deswegen schlug man vor, den Verhandlungsort in der Nähe von Mainz oder Frankfurt zu wählen, damit man leicht Sachkundige zu Rate ziehen könne. Da der niederländische König aber auf seinem Standpunkte in der Frage der Rheinmündungen verharrte [3]), Bernstorff dagegen darauf bestand [4]), daß man sich zunächst in der Prinzipienfrage einigen müsse, war man abermals an einem toten Punkt angelangt. Trotz der Aussichtslosigkeit der Lage ließ Bernstorff jedoch den Faden nicht abreißen; er forderte die niederländische Regierung auf [5]), sie möge ihre Ideen über das Prinzip der Freiheit der Rheinschiffahrt in Berlin mitteilen und sich darüber erklären, in welcher Weise sie diese als Basis für weitere Verhandlungen zuzulassen gewillt sei.

### 4. Die Versuche zu einer praktischen Lösung der Streitfrage.

Daß die niederländische Regierung auf diese für sie so schwierige Frage eine befriedigende Antwort fand, bei der sie ihren Standpunkt wenigstens in der Theorie wahren konnte, schuf eine neue Grundlage für den Fortgang der Verhandlungen. Man entschloß sich auf niederländischer Seite, nun wirklich die preußischen Forderungen praktisch zu erfüllen, indem man sie auf dem Verhandlungswege als Konzessionen zugestand, wobei man dann noch immer soviel wie möglich für die Niederlande zu retten

[1]) Doc. III. Nr. 78: Van Reede an Salviati, 17. Juli 1824.
[2]) Doc. III. Nr. 80: Van Reede an Perponcher, 23. Sept. 1824.
[3]) Doc. III. Nr. 79: Salviati an Bernstorff, 30. Juli 1824; Nr. 82: von Schladen an Bernstorff, 24. Oktober 1824.
[4]) Doc. III. Nr. 83: Bernstorff an Perponcher, 18. Nov. 1824.
[5]) Doc. III. Nr. 83: Bernstorff an Perponcher, 18. Nov. 1824.

hoffte. Diese Konzessionen sollten eine Kompensation sein für die Weigerung der Anerkennung der freien Schiffahrt bis ins Meer und für Preußens Aufgabe des Kölner Stapels [1]). Nach längerem Zögern, und nachdem Bernstorff neue Schritte bei der Zentralkommission angekündigt hatte [2]), antwortete man [3]), der König der Niederlande sei bereit, freiwillig Verpflichtungen zu übernehmen, die jeder billigen Erwartung entsprechen würden, sobald man nur der Forderung entsagen wolle, seine Seerechte zu beschränken und diese Opfer ihm als eine Pflicht aufzubürden. Der preußische Gesandte von Schladen empfahl seiner Regierung, auf diese Aufforderung zu Unterhandlungen mit Umgehung der Prinzipienfrage einzugehen.

Preußen nahm diesen Vorschlag an. Es war bereit, in den neuen Handelsvertragsverhandlungen „das streitige Prinzip der Rheinschiffahrtsfreiheit als zu anderen Verhandlungen gehörig unberührt zu lassen, wenn übrigens nur wesentlich den Rheinschiffahrtsinteressen seiner Untertanen darin eine angemessene Berücksichtigung gewahrt würde" [4]). Damit gab Preußen den früher vertretenen Standpunkt der Priorität der Rheinschiffahrtsfrage auf. Diesen allerdings vorübergehenden Erfolg hatte die Beharrlichkeit der niederländischen Regierung zu buchen. Delius, der soeben Regierungspräsident von Köln geworden war, wurde abermals zum Unterhändler ernannt und Köln als Verhandlungsort vorgeschlagen [5]). Doch türmte sich sofort wieder ein neues Hindernis auf dem eben angebahnten Wege einer handelspolitischen Einigung auf. Ein niederländisches Gesetz vom 10. Januar 1825 [6]) hatte den Eingangszoll auf Getreide erhöht, z. B.

von Roggen von 5 fl auf 15 fl.

von Weizen von 7,50 fl auf 24 fl pro Last = 2 Tonnen.

Sofort wandten sich die Oberpräsidenten der am meisten dadurch betroffenen Provinzen Rheinland und Westfalen, Ingersleben und Vincke, nach Berlin, und verlangten Vergeltungsmaßnahmen.

[1]) Doc. III. Nr. 86: Schladen an Bernstorff, 24. Februar 1825.
[2]) Doc. III. Nr. 84: Bernstorff an Schladen, 25. Januar 1825.
[3]) Doc. III. Nr. 86, Nr. 87: Perponcher an Bernstorff, 3. März 1825.
[4]) Doc. III. Nr. 88: Denkschrift von Michaelis, März 1825 (S. 140).
[5]) Doc. III. Nr. 92: Ancillon an Perponcher, 19. April 1825.
[6]) Stsbl. 1825, Nr. 4.

besonders eine Erschwerung der Einfuhr holländischer Kolonialwaren [1]). Doch konnte sich die preußische Regierung mit Rücksicht auf die anderen Uferstaaten und auf die bevorstehenden Verhandlungen nicht zu Retorsionsmaßnahmen entschließen. Preußen, das von mehr als 20 Nachbarstaaten umschlossen war, konnte sich nicht so stark gegen das Ausland abschließen wie etwa England, Frankreich und die Niederlande. Man befürchtete von solchen Vergeltungsmaßnahmen nur eine weitere Erschwerung der so wichtigen Ausfuhr und hielt schließlich die Getreidezollerhöhung auch nicht für so bedeutend, da sie noch unter dem Durchschnitt des preußischen Zolles in den östlichen Provinzen blieb, als daß man einen Tarifkrieg deswegen heraufbeschwören dürfte, bei dem Preußen leicht den kürzeren ziehen könnte [2]). So war auch diese Schwierigkeit aus dem Wege geräumt, aber wiederum kam man nicht weiter. In Mainz schlugen inzwischen die Niederlande eine Interessenteilung vor derart, daß unter Ausschluß aller anderen Uferstaaten Preußen die eigentlichen niederrheinischen Speditionsgeschäfte bekommen, Holland aber die Seeexpeditionen behalten sollte. Auf dieses anscheinend so weit gehende Angebot konnte Preußen natürlich nicht eingehen, wenn es nicht die Feindschaft aller anderen Uferstaaten sich zuziehen wollte [3]). Aus einer entgegenkommenden Note Ancillons [4]) glaubte man in den Niederlanden entnehmen zu können, daß Preußen in der Rheinschiffahrtsfrage nachgeben werde. Die gute Stimmung in Preußen wollte man benutzen [5]), und Bourcourd wurde mit einer ausführlichen Instruktion (Doc. III. Nr. 195, vom 4. Juni 1825) versehen. Weshalb es auch dieses Mal trotz aller guten Aussichten nicht zu Handelsvertragsverhandlungen kam, ist nicht ganz klar. Merkwürdig ist, daß bis zum März 1826 noch keine Anträge durch Bourcourd erfolgt waren [6]), obwohl dessen Instruktion schon am 4. Juni 1825 ausgefertigt worden war. Vielleicht wollte man niederlän-

[1]) Doc. III. Nr. 89: Bernstorff an Klewiz, 6. März 1825. Vergl. auch Doc. IV. Nr. 16. S. 35.

[2]) Doc. III. Nr. 89: Bernstorff an Klewiz, 6. März 1825; und Nr. 90: Klewiz an Bernstorff, 10. März 1825. Vergl. Brinkmann. S. 169, 170.

[3]) Doc. III. Nr. 94: Delius an Bernstorff, 25. Mai 1825. Vergl. Brinkmann, S. 170.

[4]) Doc. III. Nr. 92: Ancillon an Perponcher, 19. April 1825.

[5]) Doc. III. Nr. 93: Van Reede an den König, 30. April 1825.

[6]) Vergl. Doc. III. Nr. 97: von Schuckmann, von Bernstorff und von Motz an den König von Preußen, 3. März 1826.

discherseits vor Beginn der Verhandlungen das neue Zollgesetz (vom 24. März 1826)[1] in Kraft treten lassen. Der wieder ernannte preußische Unterhändler Delius hatte selbst kein Zutrauen in die Vorteile, die ein Handelsabkommen versprach[2] und glaubte, daß das niederländische Vorgehen in dieser Sache nur darauf berechnet sei, einem drohenden Einschreiten der Großmächte auszuweichen[3]. Daß es im Gegensatz zu Delius' Ansicht der niederländischen Regierung ernst war mit ihrem Bemühen, mit Preußen zu einem Uebereinkommen zu gelangen, kann angesichts ihrer genannten Schritte kaum bezweifelt werden, aber die allzu vorsichtige Taktik bei ihrem Vorgehen war wohl geeignet, zu solchen Zweifeln Anlaß zu geben.

Während Delius klagte[4], daß der niederländische Unterhändler seit Jahr und Tag sich weder mittelbar noch unmittelbar wegen eines Handelsvertrages geäußert und noch keine Miene gemacht habe, die Verhandlungen in Köln ernsthaft zu beginnen, beschwerte Bourcourd sich bitter darüber[5], daß er Delius stets vergeblich anzeige, wie er bereit sei, nach Köln zu kommen, um die Verhandlungen zu beginnen, aber immer ohne Antwort bleibe, und daß die bedeutsamen Angebote der niederländischen Regierung bei der preußischen ohne Erfolg geblieben seien.

Eine Verständigung wurde auch dadurch von vornherein erschwert, daß die preußische Regierung, von Delius veranlaßt, sich auf ihren alten Standpunkt in der Rheinfrage zurückzog[6]. Man hielt einen Handelsvertrag für unangemessen, ehe nicht die volle Freiheit der Durchfahrt über die Rheinmündungen hinaus bis in die See erreicht sei[7]. Den westlichen Provinzen hoffte man die Vorteile einer Küste, die sie selbst nicht besaßen, verschaffen zu können und verwies auf das eigene Entgegenkommen gegen andere Staaten bei der Regelung der Weser- und Elbeschiffahrt[8].

[1]) Stsbl. 1826. Nr. 14.
[2]) Vergl. Doc. III. Nr. 64: Delius an Bernstorff, 9. Juli 1823.
[3]) Vergl. Doc. III. Nr. 106: Delius an Bernstorff, 8. Sept. 1826.
[4]) Doc. III. Nr. 106.
[5]) Vergl. Doc. III. Nr. 103: Schönberg an Delius, 7. Aug. 1826.
[6]) Doc. III. Nr. 98: Delius an Bernstorff, 28. April 1826; Bernstorff an Schuckmann und Motz, 10. Mai 1826.
[7]) Doc. III. Nr. 104: Memorandum von Bernstorff, 29. August 1825.
[8]) Doc. III. Nr. 97: Schuckmann, Bernstorff und Motz an den König von Preußen, 3. März 1826.

Mündliche Vorbesprechungen im Mai zwischen Delius und Bourcourd blieben erfolglos, da Boucourd, seiner Instruktion entsprechend, eine prinzipielle Erörterung der Rheinschiffahrtsfreiheit ablehnte [1]).

Zur Verschlechterung der handelspolitischen Beziehungen trug weiter ein neues niederländisches Zollgesetz vom 24. März 1826 [2]) bei, das zwar die Ein- und Durchfuhr überseeischer Produkte in freihändlerischem Sinne begünstigte, die deutschen Erzeugnisse, wie Delius meinte, dagegen abzuwehren suchte. So wurde die Durchfuhr deutschen Kornbranntweins mit 25 bis 30 % des Wertes belastet und so die Konkurrenz für die holländischen Brennereien ausgeschaltet. Auch die Durchfuhr billiger preußischer Baumwollen- und Halbseidenwaren wurde durch den Uebergang zum Gewichtszoll für diese Produkte geschädigt. Die aussichtsreiche Mehldurchfuhr der rheinisch-westindischen Compagnie erlitt durch den holländischen Durchfuhrtarif einen tödlichen Schlag [3]). Der preußischen Regierung blieb jetzt nur noch die zweifelhafte Hoffnung auf das Einschreiten der anderen Großmächte und die Anwendung von Vergeltungsmaßnahmen übrig.

Abermals war man sich innerhalb der zuständigen preußischen Behörden über die Zweckmäßigkeit von Repressalien nicht einig [4]). Nachdem aber Untersuchungen über die Frequenz der niederländischen Schiffe in preußischen Häfen und der preußischen Schiffe in den Häfen der Niederlande ergeben hatten, daß bei der weitaus günstigeren Stellung der niederländischen Schifffahrt die Erhebung des Flaggengeldes im Interesse der preußischen Reedereien nicht nur unbedenklich, sondern geradezu notwendig sei [5]), wurde der niederländischen Regierung der Entschluß mitgeteilt, daß vom 1. Januar 1827 an die gesetzliche Erhebung des Flaggengeldes von niederländischen Schiffen eintreten würde, falls bis dahin nicht allen preußischen Schiffen in niederländischen Häfen eine vollständig gleiche Behandlung mit den

[1]) Doc. III. Nr. 106 und Nr. 107: Delius an Bernstorff, 10. September 1826.
[2]) Stsbl. 1826. Nr. 14. Doc. III. Nr. 98. Vergl. Brinkmann, S. 192.
[3]) Siehe Brinkmann, S. 193.
[4]) Ebenda und Doc. III. Nr. 102: Memorandum von Schuckmann, 2. August 1826. Doc. III. Nr 100: Memorandum von Maaßen. 4. Juni 1826. Doc. III. Nr 101: von Motz an Bernstorff, 7. Juni 1826.
[5]) Doc. III. Nr. 101. Nr. 108: Schuckmann und Motz an Bernstorff, 1. Oktober 1826.

eigenen Fahrzeugen zugesichert wäre [1]). Die niederländische Regierung ließ sich durchaus nicht einschüchtern; Außenminister Verstolk van Soelen antwortete mit der Drohung, den Vergeltungsparagraphen anzuwenden. Die Frage der Gleichstellung der Schiffe könne nur im Zusammenhang mit allen anderen schwebenden Fragen erörtert werden [2]). Verstolks energische Sprache hatte den Erfolg, daß die preußische Regierung sich bereit erklärte, die Einführung des Flaggengeldes noch einige Zeit zu verschieben [3]). Der immer stärker werdende Druck, der in der Zentralkommission wegen der zögernden Haltung von Delius auf Preußen ausgeübt wurde, mag mitbestimmend auf die preußische Regierung eingewirkt haben, die ihren Unterhändler ermahnte, wenigstens den Anschein der Bereitwilligkeit zu wahren [4]).

In der Rheinschiffahrtsfrage hatten die Niederlande inzwischen einen entgegenkommenden Schritt getan, indem sie den Lek als Fortsetzung des Rheines anerkannten und für ihn eine freie Durchfahrt insofern bewilligten, als Durchfuhrverbote für den Lek keine Geltung mehr hatten. Allerdings wurde die Warentransitabgabe für das Seegebiet neben den konventionsmäßigen Schiffahrtsabgaben beibehalten, auch galt die Oeffnung des Lek nur für Schiffe der Uferstaaten. Durch diesen in „Königlichen Beschluß vom 10. Dezember 1826" [5]) dokumentierten Schritt nahmen die Niederlande die Bestimmungen der Wiener Akte für den Lek an, damit, wie die Begründung des Beschlusses sagt, die Interessenten nicht länger von den Vorteilen ausgeschlossen blieben, welche die Wiener Akte erwarten ließ, und um gleichzeitig die Bereitwilligkeit der niederländischen Regierung zu zeigen, den Wünschen einiger Mächte und Uferstaaten entgegenzukommen und um anderen Staaten keine Veranlassung zu geben, den Bestimmungen der Wiener Akte nicht nachzukommen. Dabei hatte man offenbar die Beibehaltung des Kölner Stapels durch Preußen im Auge.

[1]) Von Schoultz von Ascheraden, preußischer Gesandter in Brüssel, an Verstolk van Soelen, 9. November 1826. (Doc. III. Nr. 110.)

[2]) Doc. III. Nr. 113: Verstolk an Schoultz van Ascheraden, 23. Dezember 1826.

[3]) Doc. III. Nr. 114: Bernstorff an Delius, 12. Januar 1827.

[4]) Vergl. Brinkmann, S. 193 f.; Doc. III. Nr. 103: Schönberg an Delius, 7. August 1826.

[5]) Stsbl. 1826. Nr. 61.

Da aber der Lek häufig unbefahrbar war[1]), schon damals wenig benutzt wurde und daher kein ausreichendes Fahrwasser darstellte, auch die Freiheit der Durchfahrt nicht in dem von Preußen gewünschten Maße gewährt wurde, lehnte die preußische Regierung dieses niederländische Angebot als ungenügend ab[2]).

Trotz aller Bemühungen der Niederlande, die Regelung der Rheinschiffahrt mit einem allgemeinen Handelsvertrag mit Preußen zu verbinden, war es schließlich doch die Rheinfrage, in der zuerst eine Uebereinstimmung zwischen Preußen und den Niederlanden erzielt wurde. Im Januar 1827 kam es in Aachen zunächst zu provisorischen Verhandlungen zwischen Delius und dem niederländischen Staatsrat Gericke[3]). Die Punkte, welche die Niederlande außer der eigentlichen Rheinfrage zur Sprache zu bringen wünschten, betrafen:

Die Gleichstellung der Schiffe in den beiderseitigen Häfen.

Erleichterungen für den Transit durch Preußen.

Erleichterungen für die Einfuhr nach Preußen oder wenigstens keine höheren Abgaben, als die in den Niederlanden für Artikel des wechselseitigen Handels erhobenen Zölle — als solche Artikel kamen in Frage: Stoffe, Manufakturwaren, Steingut, Spielkarten, Porzellan, Heringe, Kolonialwaren, Tabak u. a. —.

Ferner wünschte man freie Ausfuhr für einige Artikel und schließlich gemeinsame Maßnahmen zur Ueberwachung des Schmuggels[4]). Es ist auffallend, daß die von Gericke auf Delius' Verlangen hin skizzierten Wünsche der Niederlande die Rheinfrage als solche gar nicht erwähnen. Delius erwiderte denn auch sofort mit der Forderung, daß zunächst die Rheinschiffahrtsverhandlungen zum Abschluß gebracht werden müßten, erklärte sich aber bereit, in einen vertraulichen Ideenaustausch über die von Gericke bezeichneten Punkte einzutreten. Den niederländischen Wünschen wegen der Ein-, Aus- und Durchfuhr könne die preußische Regierung

[1]) Der Lek führt nur etwa $^2/_9$ des in Holland einströmenden Rheinwassers. Siehe Blink, S. 7.

[2]) Siehe Doc. III. Nr. 111: Bernstorff an Motz, 23. Nov. 1826. Ueber die Bedeutung des preußischen Ministers Motz für die Haltung der preußischen Regierung vom November 1826 bis zum Sommer 1830 vergl. von Petersdorff, Motz, Bd. II, S. 303—312.

[3]) Doc. III. Nr. 115: Verstolk an den König, 20. Januar 1827.

[4]) Doc. III. Nr. 116: Gericke an Delius, 5. Februar 1827.

entsprechen, allerdings unter der sehr einschränkenden Voraussetzung, daß sie den speziellen Interessen des eigenen Handels und der eigenen Industrie sowie denen des Fiskus und den allgemeinen Gesetzen der Zollgesetzgebung nicht allzu sehr widersprächen. Wegen mehrerer Artikel, wie Spielkarten, Oel, Kaffee und Syrup wurden Einschränkungen gemacht. Dagegen forderte Delius für Preußen Erleichterungen in den Niederlanden für die Einfuhr von Manufakturwaren und Geweben, besonders groben und Mittelfabrikaten, die jetzt bis zu 20 und 70 % belastet waren, für Produkte des Bodens und der Viehzucht, sowie für Steinkohle [1]).

Noch waren die Aachener Verhandlungen nicht zum Abschluß gelangt, da erschien am 1. März 1827 ein niederländischer „Königlicher Beschluß" [2]) mit vorläufigen Bestimmungen über die Schiffahrt auf dem niederländischen Rhein, die Erleichterungen nur für den Lek von Lobith bis Krimpen boten, die viel umstrittenen Abgaben für die Strecke von Krimpen bis zur See aber bestehen ließen, was in Preußen große Entrüstung hervorrief [3]). Die niederländische Regierung aber hoffte jetzt, durch direkte Verhandlungen zwischen ihrem Gesandten und dem preußischen Außenministerium schneller zum Ziel zu kommen [4]).

Schon am 8. April legte Perponcher unter Bezugnahme auf die Aachener Besprechungen in Berlin das Projekt einer definitiven Regelung der Rheinfahrt vor [5]), das den preußischen Forderungen mehr entsprach.

Die Brüsseler Regierung willigte nun endlich ein, auch den Waal als Verlängerung des Rheins anzusehen und konkurrierend dazu auch die Schiffahrt auf dem Lek zuzulassen; allerdings glaubte sie durch die Wiener Bestimmungen dazu nicht verpflichtet zu sein, da in der Wiener Kommission nur vom Lek als einziger Fortsetzung des Rheines die Rede gewesen sei.

Das Projekt sah ferner statt der Transitabgabe für das niederländische Territorialmeer, also die Strecken von Krimpen oder

[1]) Doc. III. Nr. 117: Delius an Gericke, 8. Februar 1827, Nr. 120: Delius an Bernstorff, 25. Februar 1827.
[2]) Stsbl. 1827. Nr. 9. Vergl. Schumacher, S. 87.
[3]) Doc. III. Nr. 122: Bernstorff an Perponcher, 6. August 1827.
[4]) Vergl. G. St. A.: A. A. II. Rep. 6. Rheinschiffahrt 10, vol. XI. Schladen an Bernstorff, 18. März 1827.
[5]) Doc. III. Nr. 121: Perponcher an Bernstorff, 8. April 1827.

Gorkum bis auf die hohe See, eine festbestimmte Abgabe vor, von der nur einige wenige Artikel des Prinzips wegen ausgenommen bleiben sollten. Diese Abgabe sollte nicht höher sein als Oktroi und Rekognitionsgebühren sein würden, falls man sie im Verhältnis zur Stromstrecke berechnete. Für diese feste Abgabe, die also eigentlich nur als Anerkennung des prinzipiellen niederländischen Standpunktes hinsichtlich des Seerechtes des Königs nicht Oktroi (Rheinzoll) und Rekognitionsgebühr genannt werden sollte, wurde die Benennung droit de passage, droit de passer oder droit maritime vorgeschlagen. Der so erleichterte Transit sollte auch für die Fahrt mit Umladung gewährt werden unter der Voraussetzung, daß Preußen am Rhein zwei Freihäfen mit entsprechenden Vergünstigungen einrichte. Mit einer gewissen Bitterkeit wies der Gesandte darauf hin, wie man nach und nach alle Wünsche der preußischen Regierung erfüllt habe, während ihr eigener Standpunkt ganz stationär geblieben sei. Es war die Absicht der niederländischen Regierung, dieses Projekt, wenn es von Preußen angenommen würde, sofort der Mainzer Kommission vorzulegen; sie hoffte, daß die Vorlage bis zum 15. November 1827 erfolgen würde, damit beim Wiederbeginn der Rheinschifffahrt im Frühjahr das neue Reglement schon in Kraft treten könne.

Obwohl man jetzt endlich auf dem Wege war, der zur endgültigen Regelung der Rheinschiffahrt führte, verliefen bis zu ihrem Eintritt noch fast vier Jahre.

Zunächst nahmen die grundsätzlichen Erörterungen noch ihren Fortgang [1]). Auch die Prüfung des niederländischen Projektes, Abänderungsvorschläge von seiten Preußens [2]) und die Aufstellung eines Gegenprojektes nahmen geraume Zeit in Anspruch [3]). Als man in den Niederlanden sah, daß Preußen unnachgiebig auf seinen Forderungen beharrte, bot man weitere Konzessionen an.

Dem Verlangen Preußens entsprechend, war man bereit, außer der natürlichen Wasserstraße von Brielle (Briel) für die vom Lek kommenden Schiffe der Uferstaaten auch den Kanal von Voorne als Verbindungsweg über Helvoetsluys zum Meer zu öffnen [4]).

---

[1]) Vergl. Doc. III. Nr. 122: Bernstorff an Perponcher, 6. August 1827. Nr. 124: Perponcher an Bernstorff, 8. Oktober 1827. Nr. 126: Bernstorff an Perponcher, 28. Oktober 1827.

[2]) Doc. III. Nr. 122.

[3]) Siehe Doc. III. Nr. 124. S. 231.

[4]) Doc. III. Nr. 124.

Bald darauf bewilligte man auch die Durchfahrt von Dordrecht durch das Hollandsch Diep und das Haringvliet [1]).

Außerdem waren die Niederlande bereit, einen anderen Fahrweg für die Schiffe der Uferstaaten zu öffnen, und zwar unter den gleichen Bedingungen, wie für die niederländischen Schiffe, falls die genannten Durchfahrten unpassierbar werden sollten [2]).

Für eine Anzahl von Artikeln setzte man die Passageabgabe, für die jetzt der Ausdruck droit fixe gebraucht wurde, weiter herab [3]). Des Prinzips wegen hatte man für einige Artikel, darunter Kaffee, Zucker und Tabak, an der Transitabgabe festhalten wollen, gab aber auch hier nach, indem man sie zuerst noch weiter herabsetzte [4]), schließlich ganz aufgab und für das Seegebiet nur noch das droit fixe beibehielt [5]).

Man war sogar bereit, auch den Landtransit durch Holland zum Meer und umgekehrt freizugeben [6]).

Auch die Regelung der Dampfschiffahrt in preußischem Sinne wurde angenommen [7]). Dem Wunsche Preußens gemäß akzeptierte man den Ausdruck „arrangements" statt „concessions", da Preußen sich weigerte, das als Konzession hinzunehmen, was es als sein gutes Recht glaubte beanspruchen zu können [8]).

Hatte man anfangs vier preußische Freihäfen gewünscht, so begnügte man sich bald darauf mit zwei Freihäfen, Köln und Düsseldorf [9]). Für den Unterhalt von Flußbett und Leinpfaden des zweiten Rheinarmes verlangten die Niederländer Kompensationen [10]). Auch in der strittigen Frage, was geschehen solle, falls anderen Staaten weitere Begünstigungen zugestanden würden, einigte man sich schließlich [11]).

---

[1]) Doc. III. Nr. 132: Perponcher an Bernstorff, 25. Febr 1828.
[2]) Doc. III. Nr. 168: Perponcher an Bernstorff, 19. Juni 1829. S. 325.
[3]) Doc. III. Nr. 124: S. 229.
[4]) Doc. III. Nr. 159: Perponcher an Bernstorff, 25. Sept. 1828.
[5]) Doc. III. Nr. 168: Perponcher an Bernstorff, 19. Juni 1829. S. 325. Nr. 170: Perponcher an Bernstorff, 30. Juni 1829, S. 329.
[6]) Doc. III. Nr. 124: S. 230.
[7]) Doc. III. Nr. 124. S. 230
[8]) Doc. III. Nr. 122: S. 221, und Nr. 124: S. 230.
[9]) Doc. III. Nr. 132: Perponcher an Bernstorff, 25. Febr. 1828.
[10]) Doc. III. Nr. 124: S. 231.
[11]) Doc. III. Nr. 160: Perponcher an Bernstorff, 25. Sept. 1828. Nr. 165: Bernstorff an Perponcher, 27. Febr. 1829. Nr. 169: Perponcher an Bernstorff, 19. Juni 1829. Nr. 170: Bernstorff an Perponcher, 30. Juni 1829.

So war man endlich im Juni 1829 zu einer Uebereinstimmung in der Rheinschiffahrtsfrage gelangt, und das von beiden Parteien genehmigte Projekt konnte der Zentralkommission in Mainz vorgelegt werden, aus deren Beratungen die Rheinschiffahrtsakte vom 31. Mai 1831 hervorging [1]).

### 5. Die Rheinschiffahrtsakte von 1831.

Die Rheinschiffahrtsakte bestätigte im wesentlichen die zwischen den Niederlanden und Preußen getroffenen Abmachungen. Sie bestimmte Freiheit der Schiffahrt auf dem ganzen Strom von dem Punkte, wo er schiffbar wird bis in die See und umgekehrt (Artikel 1), die Durchfuhr aller Waren ohne Ausnahme war erlaubt (Artikel 37). Damit gab Preußen den Kölner Stapel auf. Lek und Waal wurden als Rheinarme bezeichnet (Artikel 2), aber nur für den letzteren galt die Verpflichtung der Niederlande zur Instandhaltung von Leinpfad und Strombett. Die Benutzung der Ausfahrtsstraße zur See war für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe so geregelt, wie es zwischen Preußen und den Niederlanden vereinbart war. (Artikel 3.) Der Umladezwang in den Häfen der Niederlande wurde nur für die Schiffe der Uferstaaten, die zur Rheinschiffahrt gehörten, aufgehoben (Artikel 3). Preußen verzichtete also auf die Seeverbindung zwischen seinen Ostseehäfen und dem Rhein. An die Stelle aller holländischen Transitabgaben trat das droit fixe, die festbestimmte Abgabe, die vom Zentner bei der Bergfahrt 13¼ ct., bei der Talfahrt 9 ct. betrug und nur für Tee und Salz höher, für eine Reihe von Massenartikeln dagegen niedriger festgesetzt war (Artikel 4).

Waren, die zur Umladung in die Lagerhäuser der Häfen Rotterdam, Dordrecht und Amsterdam gebracht wurden, und entweder auf Rheinschiffen hereinkamen oder für den Rhein bestimmt waren, waren ebenfalls von Transit-Abgaben frei, an deren Stelle das droit fixe trat. (Artikel 5, 6 und 7). Auch der Transit über die anderen Wasserstraßen der Uferstaaten wurde freigegeben. (Artikel 9.) Dagegen unterlagen Waren, die vom Rhein auf den Landweg übertraten, der besonderen Steuergesetzgebung jedes Landes. (Artikel 9.) Die Zollvorschriften der Länder kamen aber für solche Waren nicht

---

[1]) Rheinurkunden S. 212 ff., vergl. ferner Gothein Rheinschiffahrt 136 f. Schumacher. S. 87. Eckert, S. 219 ff.

in Frage, die in den Freihäfen von einem Fahrzeug auf ein anderes umgeschlagen wurden oder bei denen infolge von Unglücksfällen eine Umladung außerhalb der Freihäfen notwendig war. (Artikel 37 bis 39). In den niederländischen Seehäfen blieben die für die Seeschiffe vorgeschriebenen Abgaben wie See-, Tonnen-, Leuchtturm- und Lotsengelder bestehen, doch sollten hinsichtlich dieser Gebühren die zum Rheinhandel gehörigen Schiffe der Uferstaaten, für die besondere Kennzeichen vorgeschrieben wurden, wie die niederländischen behandelt werden. (Artikel 8 und 12.) Für die Fahrt auf dem niederländischen Rhein von der Grenze bis Krimpen oder Gorkum wurde eine Schiffsgebühr (Rekognitionsgebühr) und ein Zoll (Oktroi) gemäß den Bestimmungen der Wiener Akte festgesetzt. (Artikel 14.) Ueber die Stellung Belgiens, das sich inzwischen von Holland losgelöst hatte, war in der Akte nicht die Rede.

So hatte Preußen sein Ziel, vor der Verhandlung anderer Fragen zunächst die Rheinschiffahrt zu regeln, erreicht. Vielleicht wären die Niederlande in diesen Verhandlungen weniger nachgiebig gewesen, hätten nicht zwei Momente ihre handelspolitische Stellung erschwert, der entstehende Deutsche Zollverein und die Loslösung Belgiens von Holland.

## Kapitel IV.

# Die Stellung der Niederlande zur Bildung des Zollvereins.

Drohend erhob sich zu Beginn des Jahres 1828 für die Niederlande das Schreckgespenst einer zollpolitischen Einigung Deutschlands. Im Januar schlossen Bayern und Württemberg einen Zollvertrag, dem am 14. Februar das Abkommen zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt folgte. Kaum war die Zolleinigung zwischen Preußen und Hessen zustande gekommen, als man auch schon für Hessen die gleichen Vergünstigungen verlangte, wie sie die Niederlande Preußen gegenüber bisher zugestanden hatten. Doch wollten sich die Niederlande nur darauf einlassen, wenn auch Hessen seinerseits bereit wäre, Zugeständnisse zu machen [1]). Am 24. September 1828 kam, als Gegenbildung zu den bestehenden Zollvereinen zwischen Sachsen, Hannover, Hessen-Kassel, Oldenburg, Braunschweig, Nassau, fast allen thüringischen Staaten, Hamburg und Bremen der Mitteldeutsche Handelsverein zustande mit dem Zwecke, jedem Staat seine Selbständigkeit in Zollangelegenheiten zu sichern [2]). In den Niederlanden malte man sich die wahrscheinlichen Folgen einer zollpolitischen Verständigung unter den deutschen Staaten in den düstersten Farben aus [3]). Man befürchtete, daß Preußen nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch das Uebergewicht in

---

[1]) Doc. III. Nr. 132: Perponcher an Bernstorff 25. Febr. 1828.

[2]) Vergl. Doc. III. Nr. 141: Cabinetsetkretär Elias Schovel an Verstolk, 9. April 1828 und Nr. 151: Van der Fosse, Administrator für direkte Steuern, Zölle und Akzisen und Netscher, Administrator für nationales Gewerbe an Verstolk. 30. April 1828. Vergl. Treitschke, Anfänge S. 530 ff.

[3]) Doc. III. Nr. 134: Netscher und van der Fosse an Verstolk 21. März 1828.

Deutschland erlangen würde, und daß dann die Niederlande gezwungen wären, in der Rheinschiffahrtsfrage in allem und jedem den preußischen Forderungen nachzukommen. Von den deutschen Zolleinigungen erwartete man nur eine Ausbreitung des Prohibitivsystems mit der Tendenz zu immer höheren Tarifen, da die Einzelstaaten ohne die nachbarliche Konkurrenz nun kein Interesse an niedrigeren Sätzen mehr haben würden. Den Abschluß freihändlerischer Handelsverträge sah man erschwert und befürchtete die Rückkehr zum alten kontinentalen System, das der niederländischen Industrie den Weg nach außen verlegen würde.

Die Zollmaßnahmen Hessen-Darmstadts riefen sofort die Klagen der holländischen Zuckerraffineure hervor[1]), die nicht nur um ihren Absatz nach Süddeutschland und der Schweiz in Sorge waren, sondern auch die wachsende Konkurrenz der preußischen Raffinerien in Preußen selbst fürchteten, wenn diese den Rohzucker durch Holland billig durch- und einführen und dann mit niedrigen Preisen die holländische Ware unterbieten könnten. Ja, man sah kommen, daß Preußen mit seinen eigenen Waren den Handel der Niederlande ganz aus seinem alten Absatzgebiete verdrängte.

Bei solchen Aussichten war es natürlich, daß man in den Niederlanden alle Hebel in Bewegung setzte, um die drohende wirtschaftliche und politische Einigung Deutschlands zu verhindern. Die Erkenntnis, daß ein zollpolitisch geeinigtes Deutschland mit ungehindertem Verkehr innerhalb seiner Grenzen auch für den holländischen Handel von Vorteil sein könnte, tauchte nur vereinzelt auf[2]). Im ganzen überwogen die Befürchtungen die Hoffnung auf irgendwelche Vorteile für die Niederlande. Für die niederländische Regierung erhob sich jetzt die Frage, welche Stellung zu der neuen Entwicklung sie einnehmen, welche Maßnahmen sie ergreifen sollte[3]). Der Gedanke, ob nicht die Niederlande mit Preußen und Süddeutschland und der Schweiz zu einem einzigen, großen Zollverband sich zusammenschließen könnten, wurde zwar schon bald erwogen, aber verworfen, da Holland ein Interesse an niedrigen Tarifen hatte, diese aber, wie

[1]) Doc. III. Nr. 135: Netscher an Verstolk 22. März 1828.
[2]) Doc. III. Nr. 151: Van der Fosse und Netscher an Verstolk. 30. April 1828.
[3]) Zur Stellungnahme der Niederlande vergl. Treitschke. Anfänge 520 ff.

die Administratoren des Steuerwesens und des nationalen Gewerbes geltend machten, nicht zu erwarten waren [1]). Verstolk versuchte, einen Mittelweg zwischen passiver und aktiver Haltung einzuschlagen. Seine Politik begünstigte den Anschluß an die Staaten zweiten und dritten Ranges, um dem Einfluß Oesterreichs und vor allem Preußens entgegenzuarbeiten [2]). Die kleinen Staaten sollten auf die „ungünstigen Folgen, die die preußischen Absichten für die Allgemeinheit haben" könnten, aufmerksam gemacht werden, um sie von weiteren Schritten im Sinne Preußens abzuhalten [3]). Bei diesem Bemühen stützte man sich besonders auf Nassau und Frankreich, die eifrigen Sekundanten der Niederlande in allen antipreußischen Bestrebungen [4]). Der niederländische Gesandte in Paris wurde beauftragt, dem nassauischen Bevollmächtigten dort einen Handelsvertrag zwischen beiden Ländern vorzuschlagen [5]). Doch zeigte sich, daß der Handelsverkehr zwischen beiden Ländern nur unbedeutend war, und daß Nassau dem verwandten niederländischen Königshause keine Vergünstigungen von irgendwelcher Bedeutung zu bieten imstande war [6]). Doch ermunterte man Nassau zum Anschluß an Frankreich und zum Widerstand gegen Preußen [7]). König Wilhelm I. war der Ansicht, daß kein Augenblick versäumt werden dürfe, um der Ausbreitung des preußischen Systems entgegenzuarbeiten. Er erklärte sich bereit, an den Bestrebungen anderer Regierungen, die preußischen Absichten zu vereiteln, sich zu beteiligen, dachte an eine Verständigung mit Oesterreich und der Schweiz und befürwortete den engeren Anschluß der Niederlande an Frankreich [8]).

[1]) Doc. III. Nr. 134: S. 251, 252.

[2]) Colenbrander, Gst. IX, II, S. 503/4.

[3]) Doc. III. Nr. 134.

[4]) Vergl. Doc. III. Nr. 133: Robert Fagel, niederländischer Gesandter in Paris, an Verstolk, 18. März 1828 und Nr. 136: Verstolk an den König, 25. März 1828. Vergl. Treitschke, Anfänge, S. 520.

[5]) Doc. III. Nr. 139: Verstolk an Fagel 28. März 1828.

[6]) Doc. III. Nr. 151. Nr. 153: Verstolk an den König am 17. Mai 1828. S. 290.

[7]) Doc. III. Nr. 136. S. 258. Nr. 138: Verstolk an Fagel 28. März 1828. S. 261.

[8]) Doc. III. Nr. 137: De Mey van Streefkerk an Verstolk 26. März 1828; Nr. 138.

Frankreich beeilte sich denn auch, Unterstützung gegen die „preußische Anmaßung" zu versprechen [1]), und beauftragte seinen Gesandten in Kassel, hier Schritte zu unternehmen, um zu verhindern, daß das Kurfürstentum Hessen sich dem Beispiel Darmstadts anschließe [2]). Verstolk wünschte, daß Frankreich auch auf die Höfe von Karlsruhe und München einwirke, um sie von Abmachungen mit Preußen fernzuhalten, die nach seiner Ansicht nur zum Unheil der weniger volkreichen Staaten und der freien Rheinschiffahrt ausschlagen konnten [3]). Ferner erwog man, die Konzessionen, welche die Niederlande gegenüber Preußen in der Rheinschiffahrt zu machen bereit waren, schon jetzt, 1828, den Uferstaaten und vor allem Frankreich, vertraulich mitzuteilen, um zu zeigen, wie weit die preußischen Forderungen und das niederländische Entgegenkommen gingen [4]). Abgesehen von diesen mehr indirekten Einwirkungen auf die deutschen Verhältnisse, versuchte man auch durch Abmachungen und direkte Beeinflussung von niederländischer Seite aus den drohenden Gefahren zu begegnen und Vorteile für die Niederlande aus den gegebenen Verhältnisse zu ziehen. So wurde der geschickte niederländische Legationsrat in Frankfurt, von Scherff, beauftragt, persönlich in Kassel und Wiesbaden im Sinne der Niederlande zu agitieren. Einen Bevollmächtigten höheren Ranges wollte man nicht schicken, um kein Aufsehen in Preußen zu erregen [5]). Auch der Anschluß der Niederlande an einen der antipreußischen Zollvereine wurde erwogen. Zunächst tauchte der Gedanke auf, mit Bayern und Württemberg ein Handelsabkommen abzuschließen und der niederländische Geschäftsträger Mollerus in München lud die bayerische Regierung zu einer solchen Abmachung ein, jedoch ohne bestimmte greifbare Vorschläge zu machen [6]). Doch wurde dieser Plan bald wieder aufgegeben, da, solange die Rheinfrage nicht geregelt war, die Verbindung dieser süddeutschen Staaten mit den Niederlanden über den Rhein hin leicht unterbrochen

[1]) Doc. III. Nr. 136, S. 256.
[2]) Doc. III. Nr. 144: Fagel an Verstolk, 13. April 1828.
[3]) Doc. III. Nr. 138: Verstolk an Fagel, 28. März 1828.
[4]) Doc. III. Nr. 136, 137, 141: Elias Schovel an Verstolk 9. April 1828.
[5]) Doc. III. Nr. 136: S. 258. Nr. 141: S. 266. Nr. 143: Verstolk an den König 12. April 1828. S. 271. Nr. 155: Elias Schovel an Verstolk 13. April 1828. Nr. 145: Verstolk an den König. 16. April 1828. Nr. 153: Verstolk an den König. 17. Mai 1828. S. 291.
[6]) Treitschke, Anfänge, 521.

werden konnte [1]). Doch hoffte man, aus dem Verlangen Bayerns, die Niederlande möchten ihren Einfluß gegen die preußischen Bestrebungen geltend machen, in der Weise Nutzen ziehen zu können, daß man versprach, dem bayrischen Wunsche nachzukommen, dafür dann aber Herabsetzung des bayrischen Tarifs forderte [2]). Die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Bayern und Kurhessen wurde besonders vom König betrieben [3]), im Gegensatz zu Verstolk [4]), der der Entwicklung anscheinend ruhiger zusah, sich offenbar von der Annäherung an andere Staaten nicht alles Heil versprach und es wohl auch mit dem mächtigen Preußen nicht verderben wollte.

In Anbetracht des hohen bayrischen Tarifs suchte man schließlich auch die anderen Staaten vom Anschluß an Bayern-Württemberg fernzuhalten, besonders Kurhessen, das von Bayern stark umworben wurde [5]).

Der König, der in dieser Zeit offenbar sehr erbittert gegen Preußen war, wollte die Gelegenheit benutzen, um den Einfluß der Niederlande in Preußen auszubreiten. Er erwog die Ernennung von niederländischen Bevollmächtigten an verschiedenen deutschen Höfen, wie Dresden, Hannover, Stuttgart, und stand der Bildung des Mitteldeutschen Handelsvereins und dem Anschluß der Niederlande an diesen sehr wohlwollend gegenüber [6]).

Legationsrat von Scherff entledigte sich indessen in Kassel seines Auftrages, Kurhessen von Preußen, sowie von Bayern Württemberg fernzuhalten, dagegen den Anschluß des Kurfürsten an den Mitteldeutschen Handelsverein zu betreiben [7]), mit Geschick und Erfolg [8]). Nachdem der sächsische Gesandte in Frankfurt, von Lindenau, die niederländische Regierung zum Beitritt in den Mitteldeutschen Handelsverein im April 1828 hatte auffordern lassen [9]), erhielt Scherff den Auftrag, über ein Abkommen mit dem Handelsverein zu unterhandeln. Ein solches Abkommen, das auf der Basis erleichterter Durchfuhr und der

[1]) Doc. III. Nr. 134. 136.
[2]) Doc. III. Nr. 134. S. 252. Nr. 136, 145, 146.
[3]) Doc. III. Nr. 145. 147. De Mey van Streefkerk an Verstolk, 17. April 1828.
[4]) Doc. III. Nr. 146. S. 274. Vergl. auch Nr. 136. 137. 141. 143.
[5]) Doc. III. Nr. 150. Von Scherff an Verstolk. 29. April 1828.
[6]) Doc. III. Nr. 141.
[7]) Doc. III. Nr. 148: Verstolk an van Scherff, 19. April 1828.
[8]) Doc. III. Nr. 150. Nr. 152: Scherff an Verstolk, 8. Mai 1828.
[9]) Doc. III. Nr. 149: Lindenau an Scherff, 19. April 1828.

Verpflichtung, mit keinem Staat außerhalb der Bundesgenossenschaft einseitig in einen Zollverband zu treten, gedacht war, versprach für die Niederlande den Vorteil, daß sie sich eine Reihe von Staaten verpflichteten und ihre Interessen auf direktem Wege geltend machen konnten, ohne selbst wesentliche Opfer bringen zu brauchen. Besonderen Nutzen erhoffte man von diesen Beziehungen bis ins Herz Deutschlands hinein für den Fall, daß Preußens System wieder auseinanderfallen würde. Dabei sah man in derartigen Abmachungen kein Hindernis für die Verhandlungen mit Preußen [1]).

Kaum war von Scherff in Kassel, als er schon seiner Regierung von dem Plan Bayerns berichten mußte, sich mit Württemberg dem preußischen System anzuschließen, und er fügte die bemerkenswerten Worte bei: „Es ist leicht vorauszusehen, daß sich auf diese Weise ein anderer Bund bilden könnte, der viel enger geknüpft wäre als der Deutsche Bund; infolgedessen wäre es von der größten Bedeutung, wenn man Oesterreich veranlassen könnte sich seines Einflusses in Kassel zu bedienen, um alle diese Zollverhandlungen illusorisch zu machen", — ein Beweis dafür, wie gut dieser niederländische Diplomat die Tendenzen der politischen Entwicklung erkannte [2]).

Nachdem am 24. September 1828 der Mitteldeutsche Handelsverein zustande gekommen war, wurde die niederländische Regierung aufgefordert, zu dem Verein Stellung zu nehmen [3]); und in sehr energischen Worten, energischer als sie irgend ein preußscher Staatsmann bisher geäußert hatte, verlangte von Lindenau im Namen des Mitteldeutschen Handelsvereins die Oeffnung der Rheinmündungen, indem er damit drohte, daß der gesamte Handel Mittel- und Norddeutschlands vom Rhein und den Niederlanden abgelenkt und mit der Unterstützung Englands der Weser und Elbe sich zuwenden würde. Eine solche Sprache mußte natürlich ernüchternd auf die niederländischen Anschlußbestrebungen wirken. Verstolk antwortete in ruhigem Ton, daß weder die Rheinmündungen verschlossen seien, noch auch Ein-, Aus- und Durchfuhr in den Niederlanden behindert würden, und daß Lindenau sich über die etwa noch wünschenswerten gegenseitigen Konzessionen äußern möge [4]). So wurde der Mittel-

[1]) Vergl. Doc. III. Nr. 141. Nr. 151.
[2]) Doc. III. Nr. 152: Scherff an Verstolk, 8. Mai 1828.
[3]) Doc. III. Nr. 162: Lindenau an Verstolk, 23. Okt. 1828.
[4]) Doc. III. Nr. 163: Verstolk an Lindenau 17. November 1828.

deutsche Handelsverein für die Niederlande eine Enttäuschung. Als dann am 27. Mai 1829 zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt einerseits, Bayern und Württemberg auf der anderen Seite ein Handelsabkommen abgeschlossen wurde [1]), zog die Regierung den Beitritt zu diesem Abkommen in Erwägung. Die zu einem Gutachten in dieser Frage aufgeforderten Handelskammern von Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Venlo, Verviers, Lüttich, Doornik und Namur sprachen sich in der Mehrzahl aus wirtschaftlichen und politischen Gründen gegen den Anschluß aus, höchstens sollten einige Vorteile für bestimmte Artikel ausbedungen werden [2]).

Noch ehe die Regierung in dieser Frage schlüssig geworden war, brachen die Unruhen in Brüssel aus, und die im November 1830 erfolgte Unabhängigkeitserklärung Belgiens rückte die handelspolitischen Probleme für Holland auf eine ganz neue Basis.

Wohl hoffte man noch immer, zuletzt noch im März 1833, Bayern und Württemberg von einer völligen Zollvereinigung mit Preußen abhalten zu können [3]) und vertraute auf den Einfluß Englands, das sich den Weg nach Frankreich offen halten wollte, und von dort aus den deutschen Handel zu schädigen und die deutsche Industrie lahm zu legen dachte [4]). Alle Bemühungen der Niederlande, die wirtschaftliche Einigung Deutschlands unter Preußens Führung zu hintertreiben, sind schließlich erfolglos geblieben.

---

[1]) Martens, Nouveau Recueil. Bd. VIII. S. 90, 101.

[2]) Doc. III. Nr. 186: P. Hartsen, Vizepräsident der Handelskammer Amsterdam an Netscher, 20. August 1830, Nr. 187: Visser, Administrator für direkte Steuern, und Netscher an Verstolk 10. Dezember 1828.

[3]) Doc. III. Nr. 198: Handelskammer Amsterdam an den König, 12. April 1832. — Doc. IV. Nr. 4: Verstolk an Clifford, 18. Mai 1833.

[4]) Doc. IV. Nr. 2: Scherff an Verstolk, 4. April 1833. Vergl. zu Englands Stellung zum Zollverein Zimmermann 56—58, 96 f., ferner Treitschke, Deutsche Geschichte IV. 401 ff.

## Kapitel V.

# Die Verhandlungen mit Preußen wegen eines Handels- und Schiffahrtsvertrages.

### 1. Die Verhandlungen vor der belgischen Revolution.

Dringender als je empfand man in den Niederlanden bei der durch die belgischen Wirren hervorgerufenen Unsicherheit der Wirtschaftslage die Notwendigkeit eines günstigen Handelsabkommens mit Preußen [1]). Ein eigentlicher Handelsvertrag war ja von Anfang an das letzte Ziel der niederländischen Regierung gewesen, das sie auch während der Rheinschiffahrtsverhandlungen stets im Auge behalten hatte. Noch vor dem Abschluß dieser Verhandlungen erneuerte Perponcher den Vorschlag seiner Regierung, die noch bestehenden Schwierigkeiten in den industriellen und kommerziellen Beziehungen der beiden Länder auf dem Wege eines Handelsvertrages zu beseitigen [2]). Man hatte dabei in erster Linie Erleichterungen für die Einfuhr niederländischer Kolonialprodukte, die den weitaus größten Teil des Exportes nach Preußen ausmachten [3]), im Auge. Schon während der Rheinverhandlungen hatte Perponcher versucht, als Entgelt für die zugestandene Reciprocität in der Meistbegünstigung auf dem Rhein Vergünstigungen für den Import niederländischer Produkte zu erreichen [4]). Jetzt antwortete Bernstorff, daß Perponchers Vorschlag wegen eines Handelsvertrages Zeit zu reiflicher Ueberlegung fordere [5]): doch hielt er selbst den gegen-

[1]) Vergl. Zimmermann, S. 156.
[2]) Doc. III. Nr. 169: Perponcher an Bernstorff, 19. Juni 1829.
[3]) Vergl. Gothein, Köln, S. 169.
[4]) Doc. III. Nr. 160: Perponcher an Berstorff, 25. September 1828 und Nr. 169.
[5]) Doc. III. Nr. 171: Bernstorff an Perponcher, 30. Juni 1829.

wärtigen Zeitpunkt für günstig für derartige Abmachungen, da man nun, nach Erledigung der Rheinfrage, auf gleicher Basis mit den Niederlanden verhandeln könne, ohne in der Rheinschiffahrtsfrage Konzessionen machen zu brauchen [1]). Auch das preußische Finanz- und Handelsministerium sprachen sich nun für Handelsvertragsverhandlungen aus und schlugen Delius als Unterhändler vor [2]), der aber die Niederlande gleich wissen ließ, daß die Finanzverhältnisse Preußens eine Verminderung der Eingangszölle nicht gestatteten [3]). Im gleichen Sinne äußerte sich Bernstorff gegen Perponcher [4]). Doch wurde in Preußen in Erwägung gezogen, die niederländischen Kolonialerzeugnisse, wenn sie rheinaufwärts zum inneren Verbrauch eingingen und versteuert wurden, vom Rheinzoll zu befreien, ferner den Durchgangszoll beim Eingang über die Landgrenze der westlichen Provinzen dem Rheinzoll gleichzustellen, den in niederländischen Fabriken verarbeiteten Tabak 20 % unter dem allgemeinen Steuersatz eingehen zu lassen und allenfalls eine gleiche Begünstigung auch für den in niederländischen Siedereien raffinierten Zucker zu gewähren. Unter Umständen war man bereit, den Eingangszoll an der Landgrenze für Kaffee um 5 % herabzusetzen, frischen Seefischen, Muscheln und Austern freien Eingang und für Heringe eine Ermäßigung um 25 % zu bewilligen [5]). Gegen Delius als Unterhändler äußerte man von niederländischer Seite Bedenken [6]). Aus den Mainzer Verhandlungen kannte man seine Eigenwilligkeit und Zähigkeit und hielt ihn für wenig geeignet, eine Unterhandlung schnell zu Ende zu führen. Bernstorff war bereit, an Stelle von Delius einen anderen Unterhändler zu ernennen, wenn Berlin als Verhandlungsort angenommen würde [7]). Dann aber beschloß man in Holland, gegen die Ernennung von Delius nicht weiter zu protestieren, da es besser sei, direkt mit ihm zu unterhandeln, als ihm Gelegenheit zu geben, unter der Hand den niederländischen

[1]) Doc. III. Nr. 178: Bernstorff an Delius, 25. Nov. 1829.
[2]) Doc. III. Nr. 172: Beuth und Maaßen an Bernstorff. 29. August 1829.
[3]) Doc. III. Nr. 174: Delius an Gericke, 15. Oktober 1829.
[4]) Doc. III. Nr. 179: Perponcher an Verstolk, 21. Januar 1830.
[5]) Doc. III. Nr. 182: Preuß. Konferenzprotokoll vom 27. Mai 1830.
[6]) Doc. III. Nr. 176: Verstolk an Gericke, 31. Oktober 1829. und Nr. 179: Perponcher an Verstolk. 21. Januar 1830.
[7]) Doc. III. Nr. 179.

Interessen entgegenzuarbeiten[1]). Als Verhandlungsort wurde zur Befriedigung der Niederlande der Haag in Aussicht genommen[2]).

### 2. Die Verhandlungen nach der Loslösung Belgiens.

Dann aber machte der Ausbruch der belgischen Revolution neue Erwägungen in den Niederlanden notwendig, da ihre handelspolitische Stellung dem Ausland gegenüber nun eine ganz andere wurde. Jetzt brauchten für die niederländische Regierung nur noch die Interessen von Holland maßgebend zu sein, die Rücksicht auf die belgische Industrie, aber auch das Kampfmittel ihrer Konkurrenz fiel fort. Eine Revision des niederländischen Tarifs zugunsten des holländischen Handels mit Herabsetzung der Zollsätze schien unvermeidlich zu werden[3]).

Das war auf Seiten der Niederlande ein Grund, auf schnellen Abschluß eines Handelsabkommens mit Preußen zu drängen: denn wenn dieses erst einmal aus den öffentlichen Verhandlungen der Generalstaaten erkannt hatte, daß auch ohne Entgelt von seiner Seite eine Herabsetzung der Tarife stattfinden würde, so war auf ein günstiges Ergebnis der Verhandlungen für Holland nicht mehr zu hoffen[4]). Was man von Preußen zu erlangen wünschte, war jetzt in erster Linie eine möglichst freie Ein- und Durchfuhr holländischer Kolonialprodukte. Da in Altniederland die Industrie keine erhebliche Rolle spielte, hatte man an einer Erleichterung der Zollsätze für Fabrikerzeugnisse kein wesentliches Interesse mehr[5]). Hatte man früher den Haag als Verhandlungsort begrüßt, so erhoben sich jetzt in Holland dagegen Bedenken. Man fürchtete, daß der preußische Unterhändler dort eine allzu genaue Einsicht in die Zwangslage

[1]) Doc. III. Nr. 180: Verstolk an den König, 9. Febr. 1830.
[2]) Doc. III. Nr. 179, 180, 200: Beuth und Maaßen an Bernstorff, 30. Juni 1830.
[3]) Doc. III. Nr. 187: Visser und Netscher an Verstolk, 10. Dezember 1830. S. 369. — Ein Entwurf für eine Tarifabänderung wurde 1831 eingebracht, kam aber nicht zur Ausführung; vergl. Doc. III. S. 388, Anm. [1]).
[4]) Doc. III. Nr. 187, Nr. 192: Netscher an Verstolk, 12. April 1831.
[5]) Doc. III. Nr. 189: Verstolk an den König, 19. März 1831. Nr. 190: Clifford an den König, 29. März 1831. Nr. 197: Delius an Bernstorff, 16. März 1832. S. 397 f.

der holländischen Regierung gewinnen und zu größerer Zurückhaltung veranlaßt werden könnte [1]). Ob das ersehnte Ziel überhaupt noch zu erreichen war, erschien jetzt zweifelhaft. Man fragte sich, ob Preußen bei einer stärkeren Entfaltung des holländischen Handels, wie sie jetzt zu erwarten war, noch für den Grundsatz der Gegenseitigkeit zu haben sein würde im Hinblick auf die Konkurrenz englischer Waren, die Holland jetzt ungehindert einströmen lassen konnte, da es auf die belgische Industrie keine Rücksicht mehr zu nehmen brauchte [2]).

Im Gegensatz zu den holländischen Befürchtungen war man in Preußen nicht abgeneigt zu verhandeln, obwohl die Verhältnisse zwischen Belgien und Holland noch nicht geregelt waren. Da man aber die Bedeutung Antwerpens und der belgisch-holländischen Konkurrenz für die handelspolitische Stellung Preußens wohl erkannte, wollte man auch die Beziehungen zu Belgien aufrechterhalten und hatte die Absicht, Holland keine erheblichen Vorteile zuzugestehen, die man nicht auch den Belgiern würde einräumen können [3]). Auch der preußische Gesandte in London, von Bülow, suchte seiner Regierung nachzuweisen, daß ihr Interesse mit dem Belgiens zusammenfalle, daß Antwerpen wichtiger sei als die holländischen Handelsstädte und empfahl einen Handelsvertrag mit Belgien [4]). War auch der Verhandlungswille auf preußischer Seite noch immer vorhanden, so hatte man doch keine Veranlassung zu erheblichen Konzessionen an holländische Wünsche.

Vergleicht man die handelspolitische Lage beider Länder in der ersten Zeit nach der Loslösung Belgiens, so erscheint das Ergebnis für Holland wenig günstig. Freilich waren die hemmenden Fesseln, die den Holländern durch die Wünsche der belgischen Industrie angelegt waren, beseitigt und für den von den

[1]) Doc. III. Nr. 191: Gericke an Verstolk, 7. April 1831. und Nr. 192: Netscher an Verstolk, 12. April 1831.

[2]) Doc. III. Nr. 192: Netscher an Verstolk, 12. April 1831. Vergl. dazu Zimmermann, S. 104: „Durch den Wegfall der Rücksicht auf das gewerbereiche Belgien kam die holländische Regierung in die Lage, mehr als bloße Gegenseitigkeit fordern zu können."

[3]) Doc. III. Nr. 188: Schönberg an Delius, 24. Februar 1831. Nr. 197: Delius an Bernstorff, 16. März 1832. Nr. 202: Bernstorff an Delius, 26. Juli 1832.

[4]) Vergl. Zimmermann, S. 104: Bülow aus London, 13. Juli, 6. Oktober 1831: G. St. A. Berlin. A. A. II. Rep. 6. Handel Niederlande 1, vol. X.

Handelskreisen gewünschten Uebergang zu freihändlerischer Politik war das größte Hindernis aus dem Wege geräumt. Zunächst aber machten sich stark die unangenehmen Folgen der Umwandlung bemerkbar. Der Warenabsatz nach Belgien war erschwert infolge der noch gänzlich unsicheren Verhältnisse, die erst durch den Londoner Vertrag von 1839 endgültig geregelt wurden.

Den Handels- und Seestädten Hollands drohte die Konkurrenz Antwerpens und der belgischen Seehäfen; England bemühte sich, durch die belgischen Häfen den Weg zum Kontinent offen zu halten und widersetzte sich der Scheldesperre der Holländer [1]). Dazu drohte die angebliche Neigung Süddeutschlands, sich handelspolitisch an Frankreich und die Schweiz anzuschließen [2]) und damit die Gefahr, daß der Transithandel englischer und überseeischer Waren nach Frankreich abgelenkt würde. Schon übten die deutschen Zollvereine auf die holländischen Zuckerraffinerien und Tabakfabriken eine empfindliche Rückwirkung aus [3]), und die holländischen Staatsmänner, denen die Waffe der belgischen Industrie aus der Hand genommen war, fürchteten, daß man in den Tariffestsetzungen eine große Nachgiebigkeit gegen Preußen würde zeigen müssen [4]). Preußen war nun imstande, handelspolitisch Belgien und Holland gegeneinander auszuspielen [5]), und konnte sich in seinen Maßnahmen auf die deutschen Staaten stützen, die mit ihm in Zolleinigung standen. Für die Ruhrkohle erschloß sich ihm in Holland selbst ein neues Absatzgebiet, und es konnte hoffen, in Holland als „einem viel verbrauchenden", aber „wenig fabrizierenden" Land einen neuen Markt auch für diejenigen seiner Industrieerzeugnisse zu erobern, die bisher infolge der belgischen Konkurrenz dort keinen Absatz gefunden hatten [6]).

Um den holländischen Schiffern einen Anteil am Transport der Ruhrkohle zu sichern, deren Einfuhr durch Gesetz vom

[1]) Blok, VII. S. 490, und Doc. IV. Nr. 3: De Mey van Streefkerk an Verstolk, Tets van Goudriaan, den Finanzminister, und Clifford, 10. April 1833.
[2]) Doc. IV. Nr. 3. Anm. 5a).
[3]) Doc. III. Nr. 198: Handelskammer Amsterdam an den König, 12. April 1832.
[4]) Doc. III. Nr. 187: Visser und Netscher an Verstolk, 10. Dezember 1830 und Nr 197: Delius an Bernstorff, 16. März 1832.
[5]) Doc. III. Nr. 197.
[6]) Doc. III. Nr. 197.

4. Dezember 1830 freigegeben worden war[1]), belegte die niederländische Regierung am 8. Juni 1831 diejenige Kohle, die nicht auf holländischen Schiffen eingeführt wurde, mit einer Abgabe von 2 fl für 1000 Pfund. Diese Maßnahme führte sofort zu Differenzen mit der preußischen Regierung, die das niederländische Vorgehen, das einen prohibitiven Charakter trage, mit der Rheinschiffahrtsakte für nicht vereinbar hielt[2]). Demgegenüber konnte Verstolk darauf hinweisen, daß die Rheinschiffahrtsakte den Uferstaaten volle Freiheit in der Erhebung von Eingangszöllen gelassen habe. Zugleich führte er Klage über den neuen preußischen Tarif vom 30. Oktober 1830[3]), der die Abgabe von niederländischen Produkten von 10 % auf 15 % erhöhe[4]).

In Anbetracht der schwierigen Lage erwog die holländische Regierung im Frühjahr 1833 noch einmal ernstlich, ob es unter den gegebenen Umständen nicht ratsam sei, sich dem preußischen Zollsystem anzuschließen[5]), und der holländische Finanzminister sprach sich im August 1834 sogar „unumwunden für den Beitritt zum Zollverein aus und bezeichnete als einziges Hindernis die Abneigung des Königs"[6]). Doch schreckte man zurück vor dem Verlust der Selbständigkeit in der handelspolitischen Verwaltung, vor dem Gedanken, an den Grenzen der Niederlande und in den niederländischen Häfen den preußischen Adler flattern zu sehen und sagte sich schließlich, daß man mit allen Opfern, die der Anschluß fordern würde, nicht mehr erreichen könne, als auch durch einen Handelsvertrag zu erlangen sei. Da man bereit war, hinsichtlich der Akzise, der Durchfuhr und des Scheldezolles Zugeständnisse zu machen, hielt man einen Handelsvertrag jetzt nicht mehr für schwierig[7]); doch man sollte sich täuschen. Inzwischen hatte ein plötzlicher Tod den beauftragten preußischen Unterhändler Delius hinweggerafft[8]), und der neue Minister des

[1]) Stsbl. 1830, Nr. 88.
[2]) Doc. III. Nr. 195: Von Waldburg-Truchseß an Verstolk. 14. November 1831.
[3]) Preußische Gesetzsammlung 1830, S. 130.
[4]) Doc. III. Nr. 195: Verstolk an Waldburg-Truchseß. 11. Januar 1832.
[5]) Doc. IV. Nr. 3.
[6]) Zimmermann, S. 136. Vergl. Doc. IV. Nr. 7: von Maltzan, preußischer Gesandter im Haag, an Ancillon, 22. August 1834.
[7]) Doc. IV. Nr. 5: Verstolk, Tets und Clifford an den König. 18. Mai 1833.
[8]) Zimmermann, S. 104.

Aeußeren, Ancillon, war der Meinung, daß erst nach der endgültigen Regelung der belgisch-holländischen Frage Verhandlungen mit Holland zu Erfolg führen würden [1]). So liefen denn die Fäden, die sich zu einem Handelsvertrag hätten verknoten sollen, abermals auseinander, und als eine niederländische Verordnung vom 29. Dezember 1835 eine beträchtliche Erhöhung der Abgaben auf die Getreideeinfuhr brachte [2]), wurden die vor kurzem noch aussichtsreichen handelspolitischen Beziehungen beider Länder gespannt bis zum Zollkrieg.

### 3. Die niederländische Getreidezollverordnung von 1835 und die preußisch-niederländische Spannung.

Diese verhängnisvolle Verordnung vom 29. September 1835 bestimmte, daß schon vom 1. Oktober an neben dem bisherigen Eingangszoll [3]) von fremdem Getreide eine Abgabe zu entrichten sei, die bei

| | |
|---|---|
| Weizen | $66^{6}/_{10}$ fl per last |
| Roggen | $24^{3}/_{10}$ fl per last |
| Buchweizen | $24^{3}/_{10}$ fl per last |
| Gerste | $17^{4}/_{10}$ fl per last |
| Hafer | $19^{8}/_{10}$ fl per last |

betrug.

Es war nämlich eine Neuregelung und Erhöhung der Getreidezölle im Wege der Gesetzgebung geplant, wozu der Gesetzentwurf den Generalstaaten bald vorgelegt werden sollte. Die jetzt verfügte Abgabe sollte als Kaution deponiert werden bis zur endgültigen Regelung des Getreidezolltarifs. Auf diese Weise wollte man übermäßiger Einfuhr und wilder Spekulation vorbeugen, deren Eintritt man befürchtete, sobald die Pläne der Regierung in der Oeffentlichkeit bekannt würden. Die neue Abgabe sollte auch für diejenigen Getreidesendungen schon in Frage kommen, die sich bereits vor dem 29. September in See befunden hätten [4]).

[1]) Doc. IV. Nr. 8: Ancillon an Maaßen, 1. September 1834.
[2]) Stsbl. 1835. Nr. 12.
[3]) Der Eingangszoll für Getreide war durch das Gesetz vom 4. Dezember 1830 wieder auf den niedrigeren Tarifsatz von 1822 zurückgebracht worden. Vergl. Stsbl. 1830. Nr. 88.
[4]) Doc. IV. Nr. 11: von Lottum, preußischer Bevollmächtigter im Haag, an Ancillon, 29. Oktober 1835.

Der Grund für die Erhöhung der Getreidezölle war nach der Angabe der niederländischen Staatsmänner ein innerpolitischer. Um in der Rolle des passiven Widerstandes gegen das aufständische Belgien verharren zu können, bedurfte der König der Unterstützung der holländischen Grundbesitzer, die er durch seine Maßnahmen vor der drohenden gänzlichen Verarmung — die bisherige Einfuhr holländischen Getreides nach Belgien war unmöglich geworden — schützen wollte [1]).

Diese niederländischen Maßnahmen wirkten um so verderblicher für die preußische Schiffahrt, deren Hauptaufgabe der Getreidetransport aus den Ostseehäfen war, als noch immer die niederländischen Schiffe durch die 10prozentge Restitution begünstigt waren. Nach einem Bericht Disbrowes, des englischen Gesandten im Haag, war die Folge dieser Verhältnisse, daß im Sommer 1836 die preußische Flagge aus den niederländischen Häfen fast ganz verschwunden war [2]).

Gleich nach dem Bekanntwerden der Verordnung vom 29. September und der holländischen Gesetzgebungspläne erhob Ancillon im Interesse des Danziger und rheinischen Getreidehandels energischen Protest, drohte mit Vergeltungsmaßnahmen und der Unterstützung der Zollvereinsstaaten, und stellte einen Zoll- und Handelskrieg in Aussicht [3]). Der Ton seiner Note beweist, wie stark die handelspolitische Stellung Preußens durch den Zollverein geworden war. Bayern, das ebenfalls durch die Getreideabgaben betroffen wurde, versprach, daß es zu allen Maßnahmen gegen die Niederlande seine Hand bieten werde und schlug einen gemeinsamen Schritt aller Zollvereinsstaaten vor [4]).

Durch seine Vorstellungen erreichte Preußen schließlich [5]), daß man wenigstens die vor dem 1. Dezember 1835 eingeführten Getreide von den erhöhten Abgaben des neuen Tarifs befreite [6]).

Der erneut vorgetragene Wunsch der niederländischen Regierung, mit Preußen einen Handelsvertrag abzuschließen [7]),

[1]) Doc. IV. Nr. 10: Der bayerische Minister Graf Luxburg an Ancillon, 24. Oktober 1835. Nr. 11, Nr. 12: Lottum an Ancillon. 29. und 30. Oktober 1835.
[2]) Doc. IV. Nr. 37: Disbrowe an Palmerston, 10. Juni 1836.
[3]) Doc. IV. Nr. 9: Ancillon an Lottum, 22. Oktober 1835.
[4]) Doc. IV. Nr. 10: Luxburg an Ancillon, 24. Oktober 1835.
[5]) Doc. IV. Nr. 23: Verstolk an Lottum, 12. Januar 1836.
[6]) Tarif vom 29. Dezember 1835. Stsbl. Nr. 41.
[7]) Doc. IV. Nr. 15: Lottum an Ancillon, 2. November 1835.

stieß unter diesen Umständen begreiflicherweise auf Ablehnung. Ancillon hielt Verhandlungen zu diesem Zeitpunkt für durchaus unangebracht, da man so die niedrigen preußischen Tarife auf eine Stufe mit den hohen niederländischen stellen würde und in Verhandlungen vielleicht noch weitere Konzessionen machen müßte [1]).

Entschieden traten jetzt die preußischen Minister von Alvensleben und von Rother für Retorsionsmaßregeln gegen Holland ein [2]). Rother beabsichtigte die Erhebung des Flaggengeldes von niederländischen Schiffen, ein Verbot der niederländischen Postdampfschiffahrt auf dem Rhein und unter Umständen erhöhte Einfuhrabgaben auf Butter, Käse, gesalzene und getrocknete Fische sowie Branntwein. Im April kündigte Rother den Eintritt der Flaggenabgabe für niederländische Schiffe zum 1. Juni an, und die niederländische Regierung wurde um Veröffentlichung dieses Beschlusses in den holländischen Zeitungen ersucht [3]).

Inzwischen hatte Ancillon dem niederländischen Gesandten Perponcher bei seinen Anfragen wegen eines Handelsvertrages damit hingehalten, daß er ihn bat, ihm seine Wünsche schriftlich niederzulegen [4]).

Trotz aller Enttäuschungen hielt man in den Niederlanden mit Zähigkeit an dem Ziel fest, mit Preußen zu einem Handelsvertrag zu gelangen. Ancillons Bitte um schriftliche Mitteilungen faßte man als entgegenkommenden Schritt auf. Um das vielleicht nur vorübergehende Wohlwollen des ‚unschlüssigen" preußischen Ministers zu benutzen, schlug Verstolk dem Könige vor, eine oder zwei vertrauenswürdige Personen zur Verhandlung der Frage möglichst bald nach Berlin zu schicken, da Ancillon Unterhändler nicht gut zurückschicken könnte, ohne sie vorher angehört zu haben, auch würden z w e i Unterhändler sich nicht so leicht abweisen lassen und hätten gleichzeitig in Berlin Gelegenheit, mit anderen Zollvereinsstaaten in Verbindung zu treten [5]). Auf den

[1]) Doc. IV. Nr. 16: Ancillon an Lottum, 20. November 1835.
[2]) Doc. IV. Nr. 21: Alvensleben an Rother, 16. Dezember 1835. Nr. 24: Rother an Ancillon und Alvensleben, 7. Februar 1836. Nr. 25: Alvensleben an Ancillon, 7. Februar 1836. Nr. 26: Rother an Ancillon, 8. April 1836.
[3]) Doc. IV. Nr. 28: Alvensleben an Ancillon, 19. April 1836. Nr. 30: Lottum an Verstolk, 2. Mai 1836.
[4]) Doc. IV. Nr. 27: Perponcher an Verstolk, 13. April 1836.
[5]) Doc. IV. Nr. 33: Verstolk an den König, 26. Mai 1836.

Wunsch des Königs [1]) erfolgte jedoch zunächst noch einmal eine schriftliche Antwort [2]), die von Ancillon sehr zurückhaltend beantwortet wurde [3]). Man glaubte in Berlin, die beabsichtigte Entsendung von Kommissaren bezwecke nur eine Ostentation gegen Belgien wegen dessen Annäherung an den Zollverein [4]).

Nachdem Ancillon in einer Note, in deren entschiedenem, wenig entgegenkommendem Ton sich das Gefühl der Ueberlegenheit verriet, nochmals um Präzisierung der niederländischen Bedingungen gebeten, dabei aber erklärt hatte, daß sich Preußen auf eine Ermäßigung des Eingangszolles auf Kaffee, Tabak und Zucker nicht mehr einlassen werde [5]), antwortete Verstolk mit energischen Gegenmaßnahmen: Falls Preußen auf der Einführung des Flaggengeldes bestand, sollten die preußischen Schiffe einer Hafenabgabe (Tonnengeld) unterworfen werden von 1 fl 5 ct, die bei jedesmaligem Erscheinen, nicht wie die bisherige geringere Abgabe, die auf Grund des Gegenseitigkeitsabkommens von 1817 erhoben wurde, nur einmal im Jahr zu entrichten war. Eine weitere Erhöhung wurde in Aussicht gestellt für den Fall, daß Preußen sich der Annahme der Kommissare widersetzen würde [6]). Noch einmal schlug er dem König die Entsendung von Kommissaren vor [7]) und arbeitete den Entwurf einer Instruktion bis in alle Einzelheiten aus [8]). Um Preußen zu gewinnen, sollte nicht von einem bloßen Handelsabkommen, sondern von einer Konvention über Handel und Schiffahrt die Rede sein und billige Gegenseitigkeit in der Gesamtheit der Konzessionen, nicht in den Einzelheiten als Grundlage des Abkommens erstrebt werden. Von Seiten der Niederlande sollte zu erreichen versucht werden:

1. eine Verminderung der Einfuhrabgaben, besonders der Kolonialwaren, und zwar möglichst um 20 %, keinesfalls um weniger als 10 %.

---

[1]) Doc. IV. Nr. 33: Anm. 3, Seite 71.
[2]) Doc. IV. Nr. 34: Verstolk an Perponcher, 30. Mai 1836. Doc. IV: Nr. 35: Verstolk an Lottum, 31. Mai 1836.
[3]) Doc. IV. Nr. 38: Perponcher an Verstolk, 15. Juni 1836.
[4]) Doc. IV. Nr. 40: Alvensleben und Beuth an Ancillon, 27. Juni 1836.
[5]) Doc. IV. Nr. 42: Ancillon an Perponcher, 7. Juli 1836.
[6]) Doc. IV. Nr. 43: Lottum an Ancillon, 17. Juli 1836.
[7]) Doc. IV. Nr. 44: Verstolk und Tets an den König, 23. Juli 1836.
[8]) Doc. IV. Nr. 45: Instruktionsentwurf für die Unterhändler, 23. Juli 1836.

2. Ermäßigung der Durchfuhrzölle in den Vereinsstaaten.

3. Verminderung der Schiffahrtsabgaben und der Formalitäten auf dem Rhein.

Diesen Forderungen waren folgende Angebote gegenübergestellt:

1. Oeffnung der Kolonien für die Schiffe der Zollvereinsstaaten unter den gleichen Bedingungen wie für die einheimischen Schiffe.

2. Entgegenkommen hinsichtlich der Einfuhrabgaben und der differentiellen Flaggenbehandlung.

3. Verminderung der Rheinschiffahrtsabgaben entsprechend denjenigen, die Preußen zugestehen würde.

4. Herabsetzung der Einfuhrabgaben für solches Getreide, das zur See direkt aus preußischen Häfen eingebracht würde und für die Weine der Zollvereinsstaaten.

Als letztes wurde dann noch eine Regelung und gegenseitig gleichmäßige Behandlung der Dampfschiffahrt erstrebt.

Der König gab nun seine Zustimmung zur Entsendung von Unterhändlern, und Perponcher wurde beauftragt, in Berlin entsprechende Eröffnungen zu machen [1]).

Auf Veranlassung Verstolks hatte der niederländische Legationsrat von Scherff in Frankfurt eine ausführliche Unterredung mit dem preußischen Finanzminister von Alvensleben, dessen einsichtige und wohlwollende Haltung Scherff rühmend hervorhob; im Verlauf dieser Unterredung machte Alvensleben anscheinend ganz spontan den Vorschlag, den niederländischen Kommissaren offiziell nur die Aufgabe zuzuweisen, die Differenzen in der Schiffahrtsfrage beizulegen [2]).

Die niederländische Regierung griff diesen Gedanken sofort auf [3]) in der Hoffnung, daß, wenn man überhaupt erst einmal verhandle, auch ein eigentlicher Handelsvertrag keine unüberwindlichen Schwierigkeiten mehr bieten würde. So erhielt denn Scherff den Auftrag, Alvensleben mitzuteilen, daß die niederländische Regierung nicht abgeneigt wäre, einem preußischen Vor-

[1]) Doc. IV. Nr. 46: Elias Schovel an Verstolk, 25. Juli 1836. Nr. 47: Perponcher an Ancillon, 19. August 1836.

[2]) Doc. IV. Nr. 48: Scherff an Verstolk, 20. September 1836.

[3]) Doc. IV. Nr. 49: Verstolk an Tets, 24. September 1836. Nr. 50: Netscher an Verstolk, 4. Oktober 1836. Nr. 51: Tets an Verstolk, 4. Oktober 1836. Nr. 52: Verstolk an den König, 5. Oktober 1836.

schlag, Unterhändler zur Beratung der Schiffahrtsangelegenheit nach Berlin zu senden, Folge zu leisten[1]). Das war im Oktober 1836. Erst im Februar des folgenden Jahres entsprach Ancillon der niederländischen Anregung, indem er um Ernennung von Kommissaren und Mitteilung des Zeitpunktes ihrer Ankunft bat[2]).

Inzwischen hatten die handelspolitischen Beziehungen infolge der beiderseitgen Maßnahmen einen gefährlichen Grad von Spannung erreicht. Eine preußische Kabinettsorder vom 28. Dezember 1836[3]) verfügte zum 1. März 1837 die Wiedereinführung der im Laufe der letzten Jahre teilweise aufgehobenen Abgaben für die Schiffahrt auf dem preußischen Rhein[4]), jedoch mit solchen Ausnahmen, daß die Last der neuen Anordnung vor allem der niederländischen Schiffahrt auf dem Rhein und dem niederländischen Handel zufiel. Abgesehen von der Kohlenschiffahrt wurde die niederländische Flagge vom Erlaß der Rheinschiffahrtsabgabe bei der Ein- und Ausfuhr ausgeschlossen. Holland vergütete nun den eigenen Schiffen den preußischen Zoll, und Verstolk protestierte gegen die preußischen Verfügung, die am Rhein als „Abschaffung der bisherigen Knechtschaft des deutschen Stromes" begrüßt wurde[5]), unter Berufung auf die Rheinschiffahrtsakte, deren Artikel 26 und 32 den Ausschluß gewisser Uferstaaten von den Begünstigungen für andere verbiete, sowie auf die preußische Note vom 30. Juni 1829[6]), in der Preußen eine entsprechende Verpflichtung übernahm. Aber mit der Androhung von Vergeltungsmaßnahmen verband er abermals das Versprechen von Konzessionen, wenn Preußen in dieser Frage Entgegenkommen zeige[7]).

Eine weitere Ursache der Unzufriedenheit auf niederländischer Seite war der neue Tarif des Zollvereins, der für die Jahre 1837 und 1839 auf Beratungen in München festgesetzt wurde[8]). In Holland rief besonders die Beseitigung von Ver-

---

[1]) Doc. IV. Nr. 53: Verstolk an Scherff 7. Oktober 1836.
[2]) Doc. IV. Nr. 59: Ancillon an Perponcher 22. Februar 1837.
[3]) Doc. IV. Nr. 54: Lottum an Verstolk 10. Januar 1837. Rheinurkunden S. 338.
[4]) Vergl. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 159—162, Gothein, Köln S. 162, 291 f. Eckert, S. 299—301. Zimmermann, S. 157.
[5]) Doc. IV. Nr. 57: Rother und Alvensleben an Ancillon 9. Februar 1837.
[6]) Doc. III. Nr. 171: Bernstorff an Perponcher, 30. Juni 1829.
[7]) Doc. IV. Nr. 58: Verstolk an Lottum 14. Februar 1837.
[8]) Doc. IV. Nr. 56: Perponcher an Ancillon 31. Januar 1837.

günstigungen für den Import von Lumpenzucker, eines Halbfabrikates für die preußischen Raffinerien, und andererseits die Heraufsetzung des Einfuhrzolles für Rohzucker große Beunruhigung hervor[1]; man empfand die Maßnahme als Schlag gegen die holländischen Raffinerien, und Verstolk fühlte sich bewogen, ein ähnliches Ausschließungssystem für die Niederlande in Aussicht zu stellen[2]. In Preußen dagegen beklagte man sich darüber, daß die niederländische Regierung einer neuen Aktiengesellschaft in Düsseldorf die erbetene Konzesson für die Dampfschiffahrt auf dem niederländischen Rhein verweigerte[3].

Alle diese Schwierigkeiten boten eine Fülle von Stoff für die Verhandlungen in Berlin und nicht geringe Schwierigkeiten für die niederländischen Unterhändler, den Legationsrat von Scherff und den Sekretär der Amsterdamer Handelskammer, Johann Jakob Rochussen, der später Finanzminister wurde. Verstolk versah beide mit einer ausführlichen Instruktion[4], die im wesentlichen mit der schon früher entworfenen[5] übereinstimmte, nur der Artikel 14, der eine eventuelle Herabsetzung der Rheinschiffahrtsgebühren vorsah, war abgeändert worden und auch die Möglichkeit einer Verminderung des droit fixe, also der Transitabgabe für das Seegebiet, darin in Erwägung gezogen.

Um die Frage der Verminderung oder Abschaffung des droit fixe, sowie der Herabsetzung der konventionsmäßigen Abgaben auf dem Rhein entbrannte ein lebhafter Meinungsstreit zwischen den maßgebenden holländischen Persönlichkeiten. Mit der Tatsache, daß infolge der Entwicklung des Weltverkehrs der Durchfuhr- und Speditionshandel immer mehr an Bedeutung gewann gegenüber dem eigenen Kommissions- und Spekulationshandel, mußte man sich abfinden und betrachtete ihn als notwendiges Uebel[6]. Rochussen wollte, um einer Ablenkung des Verkehrs von den Niederlanden vorzubeugen, die Durchfuhr durch die Niederlande an und für sich durch die Aufhebung jeden Stapelzwanges, der nach der Mainzer Konvention nur für die zur

[1]) Doc. IV. Nr. 59: Ancillon an Perponcher 22. Februar 1837.
[2]) Doc. IV. Nr. 56.
[3]) Doc. IV. Nr. 55: Lottum an Verstolk 18. Januar 1837.
[4]) Doc. IV. Nr. 63: Instruktion für Scherff und Rochussen 15. März 1837.
[5]) Doc. IV. Nr. 45.
[6]) Doc. IV. Nr. 64: Rochussen an Verstolk 23. März 1837. Doc. IV. Nr. 65: Denkschrift van Gericke 27. März 1837. (S. 147).

Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe beseitigt war, begünstigen, dabei aber der Durchfuhr mit Umladung und Stapelung den Vorzug geben vor der direkten Durchfahrt und sie vom droit fixe und den konventionsmäßigen Rheinschiffahrtsabgaben befreien, die für die direkte Fahrt bestehen bleiben sollten. Auf diese Weise hoffte er, die direkte Fahrt zwischen Köln und Antwerpen abwehren zu können[1]). Gericke und Netscher dagegen befürchteten, daß bei einer Herabsetzung des droit fixe die Durchfuhr zur einfachen Durchfahrt werden würde[2]). Die alte Sorge tauchte wieder auf[3]), die schon bei den Tarifkämpfen im zweiten Jahrzehnt so oft geäußert worden war, Holland könne zum Trichter für fremde Waren werden, ohne selbst dabei zu verdienen. Gericke sah es kommen, daß z. B. in Rotterdam die Waren von preußischen Schiffen direkt in englische umgeladen würden und umgekehrt, ohne daß die holländischen Magazine oder Schiffe mehr in Anspruch genommen würden. Auch auf die Benachteiligung eigener Handelsartikel, die Ein- und Ausfuhr zu bezahlen haben würden, während fremde Waren frei durchgingen, wurde nachdrücklich hingewiesen[4]). So blieb es bei der Fassung des Artikels 14 in der Form, daß die Unterhändler in dieser Frage vor endgültigen Abmachungen zunächst mit ihrer Regierung Rücksprache nehmen sollten.

### 4. Die Verhandlungen in Berlin.

Inzwischen hatten die beiden Unterhändler am 31. März 1837 ihre Ankunft in Berlin melden können, die durch die schlechte Beschaffenheit der Wege und einen Wagenunfall sehr verzögert worden war[5]). Die Verhandlungen, die auf preußischer Seite vom Geheimen Legationsrat Michaelis, dem Geheimen Oberregierungsrat Westphal und dem Geheimen Oberfinanzrat Windhorn geführt wurden, bereiteten den beiden Holländern zunächst Enttäuschungen.

Erschwert wurden sie durch die enge Verbindung Preußens mit den Zollvereinsstaaten, ohne deren Zustimmung Preußen

[1]) Doc. IV. Nr. 64.
[2]) Vergl. Doc. IV. Nr. 61: Gericke, 10. März 1837. Nr. 65: Gericke, 27. März 1837.
[3]) Vergl. Groeneveld-Meijer, S. 72.
[4]) Doc. IV. S. 157, S. 163.
[5]) Doc. IV. Nr. 66: Rochussen und Scherff an Verstolk. 2. April 1837.

keine endgültigen Handelsabmachungen treffen konnte. Auch wollte es den Niederländern zunächst nicht glücken, Beziehungen zu den Gesandten der anderen Vereinsstaaten anzuknüpfen [1]). Verzögernd wirkten auch Veränderungen in den preußischen Ministerien des Handels und der Finanzen; infolgedessen ließen die Instruktionen für die preußischen Unterhändler lange auf sich warten [2]). Inzwischen stellten die niederländischen Kommissare mit Erstaunen fest, welche Bedeutung Preußen und der Zollverein in der Handelspolitik gewonnen hatten. England sollte, so berichteten sie, Preußen 12 Millionen Pfund Sterling geboten haben, falls man den Zollverein wieder auflöse! Sogar Amerika bemühte sich um einen Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Preußen [2]).

Schließlich kam es am 8. April zu einer Konferenz, die zu einer „krachtigen wisseling van gevoelens" führte [3]), und deren Ergebnis war, daß die preußischen Kommissare die niederländischen Vorschläge zur Kenntnis nahmen. Mit Stolz und Befriedigung aber berichtete man von den Empfängen, die man mitgemacht, von der entgegenkommenden Aufnahme, die man gefunden und sogar von einer Einladung zum König [4]).

Als dann in einer folgenden Konferenz zur größten Enttäuschung der Niederländer Preußen es ablehnte, die Zölle auf Kolonialwaren zu vermindern, ließen die beiden Unterhändler die Erörterung dieses Punktes, der die wesentlichste niederländische Forderung für einen Handelsvertrag war, fallen und gingen zur Besprechung der Schiffahrtsfrage über [5]). Dieser Schritt, der von Verstolk sehr mißbilligt wurde, gab ihm Veranlassung, seinen Unterhändlern einzuschärfen, daß sie die Handelsfrage nicht als abgetan betrachten dürften [6]). Nach der Beschränkung auf die Schiffahrtsfrage schritten die Verhandlungen schneller fort. Man einigte sich bald über die Punkte, die zur

[1]) Doc. IV. Nr. 69: Scherff und Rochussen an Verstolk 3. April 1837.
[2]) Doc. IV. Nr. 70: Rochussen und Scherff an Verstolk 7. April 1837.
[3]) Doc. IV. Nr. 71: Scherff und Rochussen an Verstolk 9. April 1837.
[4]) Doc. IV. Nr. 69, 70, 72 und 90.
[5]) Doc. IV. Nr. 72: Rochussen und Scherff an Verstolk 12. April 1837.
[6]) Doc. IV. Nr. 78: Verstolk an Scherff und Rochussen 24. April 1837. S. 209.

Besprechung kommen sollten. Dem preußischen Wunsch, die Bergfahrt auf dem niederländischen Rhein ganz vom Rheinzoll (scheepvaartsregt) zu befreien und das droit fixe für die Fahrt mit Umladung zwischen der See und Krimpen oder Gorkum abzuschaffen, kamen die Niederländer nicht nach[1]). Wohl waren sie bereit, den Rheinzoll für die Bergfahrt auf die Hälfte herabzusetzen, worauf von preußischer Seite eine Ermäßigung bis auf ¼ vorgeschlagen wurde, doch blieben die holländischen Kommissare in diesem Punkte fest[2]). Schwierigkeiten bereitete auch die Frage der 10prozentigen Restitution, welche die Niederlande nur bei direkter Fahrt, also von einem preußischen Hafen aus, zugestehen wollten[3]).

Unterdessen verfolgte Verstolk mit Besorgnis die Berliner Verhandlungen, immer fürchtend, seine Unterhändler könnten mehr als notwendig sei oder der Instruktion entspreche[4]) zugeben. Vielleicht war es der etwas selbstzufriedene Ton der Rochussen'schen Berichte, der diese Sorge in ihm weckte.

Als nun noch der französische Gesandte Bresson sich einzumischen suchte[5]), in den Niederlanden wieder Stimmen laut wurden, die energische Repressalien gegen Preußen verlangten[6]), und es doch unmöglich schien, vorläufig mehr von Preußen zu erreichen, riet Verstolk zum Abschluß eines Schiffahrtsvertrages unter den bisher vereinbarten Bedingungen. Ein schneller Abschluß war um so wichtiger, als man gleichzeitig auch mit England in schwierigen Unterhandlungen stand. Auch fürchtete Verstolk den schlechten Eindruck, den ein Scheitern der Verhandlungen in der Oeffentlichkeit machen würde[7]). Am 3. Juni 1837 fand die Unterzeichnung des Vertrages statt. Mit dem Erreichten waren die niederländischen Unterhändler sehr zu-

[1]) Doc. IV. Nr. 74: Rochussen und Scherff an Verstolk 20. April 1837.
[2]) Doc. IV. Nr. 79: Scherff und Rochussen an Verstolk 25. April 1837. Nr. 86: Scherff und Rochussen an Verstolk 5. Mai 1837.
[3]) Doc. IV. Nr. 86.
[4]) Vergl. Doc. IV. Nr. 81: Verstolk an den König, 1. Mai 1837.
[5]) Vergl. Doc. IV. Nr. 87: Rochussen und Scherff an Verstolk 7. Mai 1837, Nr. 88: Perponcher an Verstolk. 9. Mai 1837. Nr. 90: S. 243.
[6]) Doc. IV. Nr. 89: Kolonialminister van den Bosch an den König 9. Mai 1837. Nr. 95: Disbrowe an Palmerston, S. 255. Nr. 98: Netscher an Verstolk 28. Mai 1837. Nr. 99: Der Finanzminister an Verstolk 29. Mai 1837.
[7]) Doc. IV. Nr. 91: Verstolk an den König 14. Mai 1837.

frieden. „Wir achten uns glücklich", schrieben sie an Verstolk, „daß wir unsere Bemühungen zu diesem Resultat haben führen können, da wir fest überzeugt sind, daß die zustandegebrachten Anordnungen sehr günstige Ergebnisse für die Niederlande zeitigen werden" [1]).

### 5. Der preußisch-niederländische Schiffahrtsvertrag vom 3. Juni 1837.

Das Schiffahrtsabkommen vom 3. Juni 1837 enthielt außer den beiden Hauptteilen des eigentlichen Vertrages (Traité patent [2])) noch 5 Separatartikel, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt waren [3]).

Preußen erreichte in diesem Vertrag:

1. Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Hafenabgabe (Tonnen-, Hafen-, Flaggen-, Anker-, Lotsen-, Schlepp-, Leuchtturm-, Schleusen-, Kanal-, Quarantäne- und Bergegelder, Niederlagegebühren) (Artikel II).

2. Gleichstellung der Ladung der Schiffe beider Länder auch mit Rücksicht auf Prämien und Rückzölle allerdings nur bei direkter Fahrt zwischen den Häfen der beiden Länder (Artikel IV). Damit kam die vielumstrittene Restitution von 10 Prozent nur für die Ladungen solcher Schiffe in Frage, die direkt aus einem preußischen Hafen kamen.

Als Entgelt für diesen Vorbehalt erhielt Preußen das Recht der Küstenschiffahrt in Holland. (Separatartikel I.) Würde aber die niederländische Regierung den Schiffen anderer Nationen weitere Vorteile hinsichtlich der indirekten Fahrt zugestehen, so sollten diese ohne Einschränkung auch den preußischen Schiffen zugute kommen, dagegen versprach Preußen den Niederlanden das Recht der Cabotage für den Fall, daß es dieses Recht auch einem anderen Staat gewähren würde.

Da der Fall „fast beispiellos war, daß ein preußisches Seeschiff in einem niederländischen Hafen Ladung genommen hätte,

[1]) Vergl. Doc. IV. Nr. 100: Scherff und Rochussen an Verstolk, 2. Juni 1837 und Nr. 101: Sitzungsprotokoll vom 3. Juni.
[2]) Rheinurkunden S. 373 ff.
[3]) Zum ersten Mal abgedruckt in Doc. IV. Nr. 102. S. 281 ff. vergl. zum Schiffahrtsvertrag Gothein, Rheinschiffahrt, S. 237. Gothein. Köln. S. 297. Eckert, S. 362. Zimmermann, S. 157.

um diese nach einem anderen Hafen zu bringen“ [1]), war die Erlaubnis zur Küstenschiffahrt für Preußen von wenig Bedeutung, zumal sie nur einen bestehenden Zustand bestätigte. Dessen waren die holländischen Unterhändler sich auch sehr wohl bewußt, als sie diese belanglose Konzession für die wichtigere Nichtgewährung der Restitution bei indirekter Fahrt in die Wagschale warfen [2]). Im übrigen erstreckte sich die zugestandene Gegenseitigkeit in der Schiffahrt (Artikel VI) sowohl auf die See- wie auf die Flußschiffahrt und machte für den Rhein Zugeständnisse auf beiden Seiten notwendig.

Preußen gewährte den niederländischen Schiffen auf dem Rhein die gleichen Vorteile wie den eigenen und den diesen gleichgestellten Schiffen und machte dadurch die Benachteiligung der niederländischen Schiffe durch die Kabinettsorder vom 28. Dezember 1836 wieder rückgängig. (Artikel VII.) Die Niederlande dagegen gestanden Freiheit vom Rheinzoll bei der Talfahrt zu, aber nur für solche Waren, die zum Verbrauch oder zur Stapelung in den niederländischen Häfen ausgeladen wurden; bei direkter Durchfahrt fand also keine Befreiung statt [3]). Für die Bergfahrt wurde der Rheinzoll auf die Hälfte herabgesetzt. (Artikel VII B 1, 2.) Die Herabsetzung des Rheinzolls für die Bergfahrt um die Hälfte entsprach der von Preußen gewährten Verminderung. Da aber der Zoll nach der Länge der Stromstrecke berechnet wurde, Preußen die längere Strecke besaß, und zudem die rheinaufwärts gelegenen Staaten eine Vergütung von zwei Dritteln der preußischen Rheinzölle erstatteten, verhielt sich nach niederländischer Berechnung der Vorteil Hollands zu dem Preußens wie 52 zu 14. Im Separatartikel III gewährte Holland den Ländern, die eine Vergütung für die preußischen Rheinzölle bezahlten, die gleichen Vorteile wie den preußischen Schiffen [4]).

Der preußischen Befreiung von der Rekognitionsgebühr (Schiffsgeld) entsprechend, gewährten die Niederlande diese Befreiung für die Binnenfahrt von Lobith bis Krimpen oder Gorkum. (Artikel VII B 3.) Da die Befreiung vom Rheinzoll für die Talfahrt nur bei Ausladung in niederländischen Häfen in Kraft trat und die Transitgebühr durch das niederländische

[1]) Doc. IV. Nr. 100. S. 266 f.
[2]) Dasselbe.
[3]) Vergl. Doc. IV. Nr. 90, S. 260.
[4]) Vergl. Doc. IV. Nr. 90, S. 240 ff.

Seegebiet bestehen blieb, verzichtete Preußen auf die seit dem Wiener Kongreß erstrebte freie Durchfahrt zur See und erkannte damit stillschweigend den Grundsatz des niederländischen Rechts auf die Seeherrschaft zwischen Krimpen, Gorkum und der hohen See an[1]).

Hinsichtlich der Dampfschiffahrt bestimmte Artikel IX, daß sie nach dem Grundsatze vollkommener Gegenseitigkeit und der Zulassung einer nach Bedarf zu regelnden Konkurrenz zu ordnen sei; auch in dieser Hinsicht wußten die Niederlande ihren Vorteil zu wahren. Gemäß Separatartikel IV wurde die „Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij" in Rotterdam auf dem ganzen preußischen Rhein zugelassen, obwohl die Niederlande anfangs nur um die Zulassung bis Köln gebeten hatten[2]), dagegen konnte die von Verstolk gewünschte Erlaubnis für den ganzen deutschen Rhein[3]) nicht durchgesetzt werden. Preußen versprach aber die Zulassung eines zweiten niederländischen Unternehmens für den Verkehr zwischen Amsterdam und Köln. Für etwa notwendige weitere Unternehmungen behielt sich Preußen den ersten Anspruch vor. Dagegen übertrug die niederländische Regierung die am 23. April 1836 der Firma Jakobi, Haniel und Huyssen in Ruhrort verliehene und jetzt erloschene Konzession auf die Düsseldorfer „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein" und zwar nur für die Fahrt bis Rotterdam, wodurch die gefürchtete Durchfahrt vom deutschen Rhein nach England unmöglich wurde. So stand den beiden von Preußen gewährten Konzessionen nur eine niederländische gegenüber, die zudem eigentlich nur die Erneuerung einer bereits bestehenden war[4]). Schließlich faßte der Vertrag noch die Möglichkeit einer Auflösung des Zollvereins (Separatartikel II) und einer die Grenze beider Länder überschreitenden Eisenbahn ins Auge (Artikel 10). In Artikel XI verpflichteten sich beide Staaten, innerhalb eines Jahres den Kontrahenten nicht durch besondere, nur für diesen geltende Ein- und Ausfuhrverbote zu schädigen und ihn an allen Prämien, Vergütungen und anderen Vorteilen dieser Art teilnehmen zu lassen. Jedoch behielten sich beide Länder im Separat-

[1]) Vergl. Doc. IV. Nr. 100, S. 269.
[2]) Vergl. Doc. IV. Nr. 100: S. 217.
[3]) Doc. IV. Nr. 78: Verstolk an Scherff und Rochussen, 24. April 1837.
[4]) Vergl. Doc. IV. Nr. 100: S. 271f.

artikel V die Berechtigung vor, für benachbarte Länder Begünstigungen eintreten lassen zu können, falls es sich um deren eigene Landeserzeugnisse handele. Für Preußen und den Zollverein wurde erleichterte Einfuhr für die Weine vorbehalten, die direkt aus den Erzeugungsländern bezogen wurden. Dagegen machten die Niederlande den Vorbehalt einer differentiellen Behandlung der Zölle, je nachdem, ob die Einfuhr der Waren über die Land- oder Seeseite erfolgte, so daß die Ein- und Ausfuhr über den Rhein von der 10prozentigen Restitution ausgeschlossen blieb (Separatartikel V) [1].

Die Dauer des Vertrages wurde auf drei Jahre, bis zum Ende des Jahres 1841 festgesetzt; wurde der Vertrag nicht sechs Monate vor Ablauf der Frist gekündigt, so sollte er jedesmal um je ein Jahr weiter bestehen (Artikel XIII). In das Sitzungsprotokoll vom 3. Juni wurde auf das dringende Verlangen der Niederlande hin eine Erklärung der preußischen Regierung aufgenommen, daß sie in der Frage des Baues einer Chaussee von Münster nach Enschede, sowie von Coesfeld nach Winterswijk den Wünschen der Niederlande entgegenkommen werde [2].

Zwar hatten die Niederlande ihr erstes und letztes Ziel, einen Handelsvertrag, noch nicht erreicht, doch verpflichteten sich beide Parteien im Separatartikel V, innerhalb von neun Monaten nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden weitere Verhandlungen in Berlin zu eröffnen. Für diese Verhandlungen, die am 2. April 1839 zu einem Handelsvertrag mit dem Zollverein führten, hatten die Niederlande durch den Abschluß des Schiffahrtsvertrages eine günstige Position gewonnen durch die Verhinderung der preußischen Rhein-Seeschiffahrt; Preußen dagegen hatte seine beste Waffe, die Erschwerung der Rheinfahrt, wie sie in der Kabinettsorder vom 28. September 1836 noch gebraucht worden war, aus der Hand gegeben [3]. Die direkte Schiffahrt nach Belgien war noch immer gesperrt, und die Beziehungen der Rheinlande zur Nord- und Ostsee durch die Belastungen der direkten Durchfahrt noch immer behindert. Der völlige Umschwung zum freiheitlichen Prinzip erfolgte in Holland erst um die Mitte des Jahrhunderts unter dem Zwang der Wirtschafts-

[1]) Vergl. Doc. IV. Nr. 100: S. 277.
[2]) Vergl. Gothein, S. 237 f.
[3]) Vergl. Verviers, S. 220.

lage, dem Einfluß freiheitlicher Theorien und der Reformen Peels in England [1]). Erst die Rheinschiffahrtsakte von 1868 brachte für den Rhein die Durchführung der freiheitlichen Grundsätze [2]).

Der Vertrag fand bei den Regierungsbehörden in Holland verschiedene Beurteilung [3]). Während das Finanzministerium einverstanden war [4]), vertrat das Handelsministerium den Standpunkt, daß Repressalien besser zum Ziel geführt haben würden und hielt einen Vertrag, der nicht eine Verminderung der preußischen Zölle erreichte, für wertlos [5]). Verstolk van Soelen rügte den Ton des Vertrages, der zu sehr die preußische Ueberlegenheit durchblicken lasse. Sein zusammenfassendes Urteil war, daß man trotz erheblicher Konzessionen nur auf dem Standpunkt von 1835 wieder angekommen sei. Als Vorteil betrachtete er die Aussicht auf einen Handelsvertrag und die Beendigung der endlosen Zwistigkeiten mit Preußen, ferner die Erledigung der preußischen Frage über das Korngesetz, die durch die Prämie von 10 % abgekauft sei [6]). Unter dem Vorbehalt, daß der Vertrag sich nur auf die europäischen Besitzungen der beiden Staaten beziehe, wurde er vom König der Niederlande ratifiziert. Der Austausch der Ratifkationsurkunden fand am 13. Juni statt [7]).

[1]) Vergl. Verviers, S. 220.
[2]) Siehe Rheinurkunden II, S. 80.
[3]) Doc. IV. Nr. 107: Verstolk van Soelen, 24. Juni 1837.
[4]) Doc. IV. Nr. 105: Finanzminister Belaerts van Blockland an Verstolk, 21. Juni 1837, und Nr. 106: Denkschrift Belaerts van Blockland, 21. Juni 1837.
[5]) Doc. IV. Nr. 107: S. 323.
[6]) Doc. IV. Nr. 107.
[7]) Doc. IV. Nr. 108: Erklärung d. niederländischen Gesandten Graf Schimmelpenninck van der Oije, in Berlin, 13. Juni 1837.

# Schluß.

So fand durch den Schiffahrtsvertrag vom 3. Juni 1837 ein jahrzehntelanger handelspolitischer Kampf einen vorläufigen Abschluß, bei dem man kaum von Siegern und Besiegten sprechen konnte. Keine Partei war ganz unterlegen, keine hatte ganz erreicht, was sie wollte. Die Position der Niederlande gegenüber Preußen war von Anfang an eine Verteidigungsstellung. In der Rhein- und Seeschiffahrt sowie im gesamten Handel galt es, alte Rechte und Ansprüche und die frühere Ueberlegenheit zu befestigen und zu bewahren. Das Ergebnis des Ringens zeigt, daß die Behauptung ihrer alten Vorherrschaft den Niederlanden nicht gelang, wenn sie auch schließlich in Einzelheiten erfolgreich waren. Preußen hatte in die feste Rheinsperre eine Bresche geschlagen, wenn auch noch keinen völlig freien Durchgang erzielt. Holland dagegen hatte die stillschweigende Anerkennung seines zäh verteidigten „Seerechtes" durchgesetzt. Der preußischen Seeschiffahrt hatten die Niederlande ebenfalls Zugeständnisse machen müssen. (Gleichstellung der Schiffe bei direkter Fahrt, vergl. S. 72.) Mit Bezug auf die allgemeine Handelspolitik war das erste und letzte Ziel, ein Handelsvertrag mit Preußen, nicht erreicht worden; die Hintertreibung des Zollvereins war nicht gelungen, ebensowenig eine Nutzbarmachung der neuen Verhältnisse für den holländischen Handel. Andererseits war die im Anschluß an die Loslösung Belgiens befürchtete Revision des holländischen Zolltarifs im Interesse Preußens nicht notwendig geworden.

Beide Verhandlungsgegner waren während der ganzen Periode von der Notwendigkeit liberaler und großzügiger Handelspolitik im Prinzip überzeugt, praktisch aber hatte man sich von schutzzöllnerischen Maßnahmen in der Gesetzgebung noch nicht frei machen können. In der Rheinpolitik kann Holland von dem

Vorwurf merkantilistischer Engherzigkeit nicht freigesprochen werden, und auch seine Zollpolitik zeigt, vor allem seit 1822, stark protektionistische Züge. Doch ist seine Einstellung aus der dargestellten Lage der Verhältnisse erklärlich.

Fragt man sich, weshalb es solange dauern mußte, bis zwei wirtschaftlich so aufeinander angewiesene Staaten wenigstens bis zu einer gewissen Verständigung kamen, so lassen sich verschiedene Gründe anführen.

Einmal muß berücksichtigt werden die Abnormität der gesamten handelspolitischen Lage nach der napoleonischen Zeit, durch die die Staaten gezwungen waren, nach einer neuen Orientierung zu suchen. Dazu kam, daß die gesamte Volkswirtschaft jener Zeit theoretisch wie praktisch den Stempel einer Uebergangsperiode trug. Wesentlich war ferner der Umstand, daß die wichtige Rheinfrage mit nicht ganz eindeutigen völkerrechtlichen Satzungen belastet und mit den übrigen Handelsfragen aufs engste verknüpft war.

Für die Niederlande insbesondere muß die schwierige Lage der Regierung hervorgehoben werden, die bis zur belgischen Revolution auf ganz widerstreitende Interessen Rücksicht zu nehmen hatte. Auch mag es für die führenden Männer nicht leicht gewesen sein, mit der traditionellen Vorstellung von der Vormachtstellung Hollands im Handel zu brechen und der wachsenden Verstärkung der Handelsmacht des preußischen Emporkömmlings zuzusehen, zumal das formale Recht in der Rheinfrage auf ihrer Seite lag.

Daraus ist ihr vorsichtig wägendes diplomatisches Vorgehen zu erklären, das möglichst viel von den alten Rechten zu erhalten suchte und nur notgedrungen Schritt um Schritt eine Position nach der anderen aufgab, anstatt sich kühn und weitschauend der modernen Entwicklung anzupassen. Die Stellung der Niederlande in den handelspolitischen Verhandlungen mit Preußen ist ein typisches Beispiel dafür, mit welchen Hemmungen die neuen Ideen wirtschaftlicher Freiheit bis zu ihrer praktischen Durchführung zu kämpfen hatten.

# Literaturverzeichnis.


**Baumgartner, Rudolph:** Die Freiheit der Rheinschiffahrt. Ein Beitrag zur Rechtsgeschichte des internationalen Stromschiffahrtsrechtes. Diss. Bern. 1926.

**Blink, H.:** Der Rhein in den Niederlanden. Forschungen zur Landes- und Volkskunde. Stuttgart 1889.

**Blok, P. I.:** Geschiedenis van het Nederlandsch Volk. Band VII. Leyden 1907.

**Brinkmann, Karl:** Die preußische Handelspolitik vor dem Zollverein und der Wiederaufbau vor 100 Jahren. Berlin, Leipzig 1922.

**Colenbrander, H. T.:** Gedenkschriften van A. R. Falck. s'Gravenhage 1913. (Colenbrander, Gschr. Falck.)

**Colenbrander, H. T.:** Gedenkstukken der Algemeene Geschiedenis van Nederland van 1795—1840. s'Gravenhage 1905—1922. (Colenbrander, Gst.)

**Eckert, Christian:** Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen. Bd. XVIII. Heft 5. Leipzig 1900.

**Falck, A. R.:** Brieven. Haag 1861.

**Falck, A. R.:** Ambtsbrieven. Haag 1878.

**Gothein, Eberhard:** Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 101. Leipzig 1903. (Gothein, Rheinschiffahrt.)

**Gothein, Eberhard:** Die Stadt Köln im ersten Jahrhundert unter preußischer Herrschaft. 1815—1916. Köln 1916. (Gothein, Köln.)

**Groeneveld-Meijer, W. L.:** De Tariefwetgeving van het Koningrijk der Nederlanden. 1816—1819. Rotterdam 1924.

**Japikse:** Die politischen Beziehungen Hollands zu Deutschland in ihrer historischen Entwicklung. Schriften des Hollandinstituts in Frankfurt a. M. Neue Reihe III. 1924.

**Klüber:** Akten des Wiener Kongresses. Frankfurt 1816.

**Martens, G. F. von:** Nouveau Recueil de Traité. Göttingen 1817 ff.

**Lindner, W. E.:** Das Zollgesetz von 1818 und Handel und Industrie am Niederrhein. Westdeutsche Zeitschrift. 30. 1910.

**Petersdorff, Herman von:** Friedrich von Motz. Eine Biographie. Berlin 1913.

**Posthumus, N. W.:** Documenten betreffende de Buitenlandsche Handelspolitiek van Nederland in de negentiende eeuw. 'sGravenhage 1919—1925. Werken uitgegeven door de vereeniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief.

**Preußische Gesetzsammlung** 1818—1836.

**Ranke, Leopold von:** Zur Geschichte der deutschen, insbesondere der preußischen Handelspolitik, von 1818—1828. Sämtliche Werke. Band 49/50.

**Rheinurkunden:** Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesrechtlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt seit 1803, veranstaltet von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. I. Teil. 1803—1860. II. Teil. 1860—1918. Haag, München und Leipzig 1918.

**Sartorius von Waltershausen, A.:** Deutsche Wirtschaftsgeschichte von 1815—1914. Jena 1920.

**Schumacher, H.:** Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben. Berlin 1901.

**Sieveking, H.:** Grundzüge der neueren Wirtschaftsgeschichte vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Leipzig, Berlin 1923.

**Sombart, W.:** Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert. 2. Auflage. Berlin 1908.

Staatsbladen van het Koningrijk der Nederlande over de jaren 1813—1840. Gouda-Arnhem, 1841.

**Treitschke, H. von:** Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. Band I—IV.

**Treitschke, H. von:** Die Anfänge des Deutschen Zollvereins. Preußische Jahrbücher 30.

**Verviers, Emile:** De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen. Leyden 1914.

**Zimmermann, Alfred:** Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik. Oldenburg 1892.

**Akten** des Geheimen Staatsarchivs, Berlin:

Auswärtiges Amt (A. A.) II. Rep. 6. Generalia des Handels 17, vol. II, III.

A. A. II. Rep. 6. Handel Niederlande 1, vol. I—XV.

A. A. II. Rep. 6. Konsulate Niederlande 2, 3, 4.

Rep. 113. Rheinschiffahrtskommission 1, 2.

# Lebenslauf.

Am 7. Dezember 1894 wurde ich zu Münster i. W. als Tochter des Arztes Dr. Jodokus Kortmann und seiner Gattin Maria, geb. Koppers, geboren. Von 1902 bis 1911 besuchte ich das Lyzeum der jetzigen Annette-von-Droste-Hülshoff-Schule und darauf das anschließende Oberlyzeum. Ostern 1914 bestand ich die Reifeprüfung des Oberlyzeums, ein Jahr später die Lehramtsprüfung für Lyzeen. Im Herbst 1920 wurde ich in der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster immatrikuliert, bestand im Juli 1922 die Prüfung für Jugend- und Wohlfahrtspfleger am Staatswissenschaftlichen Institut derselben Universität und im August des gleichen Jahres im Haag das Examen Hoogduitsch Akte A. Nach längerem Aufenthalt in Holland war ich von Ostern 1923 bis zum Herbst 1926 vertretungsweise im Schuldienst tätig in Riesenbeck i. W., an der Kath. Mädchenmittelschule und dem Technischen Seminar und schließlich an der Annette-von-Droste-Hülshoff-Schule in Münster. Ostern 1925 nahm ich das Studium an der Universität Münster wieder auf. In der Geschichte waren die Herren Professoren Wätjen, Eitel, Kallen, Münzer, Schmitz-Kallenberg und Spannagel meine Lehrer. Die mündliche Doktorprüfung fand am 25. Juli 1928 statt. Als Nebenfächer hatte ich Englisch und Deutsch gewählt.

Johanna Kortmann.